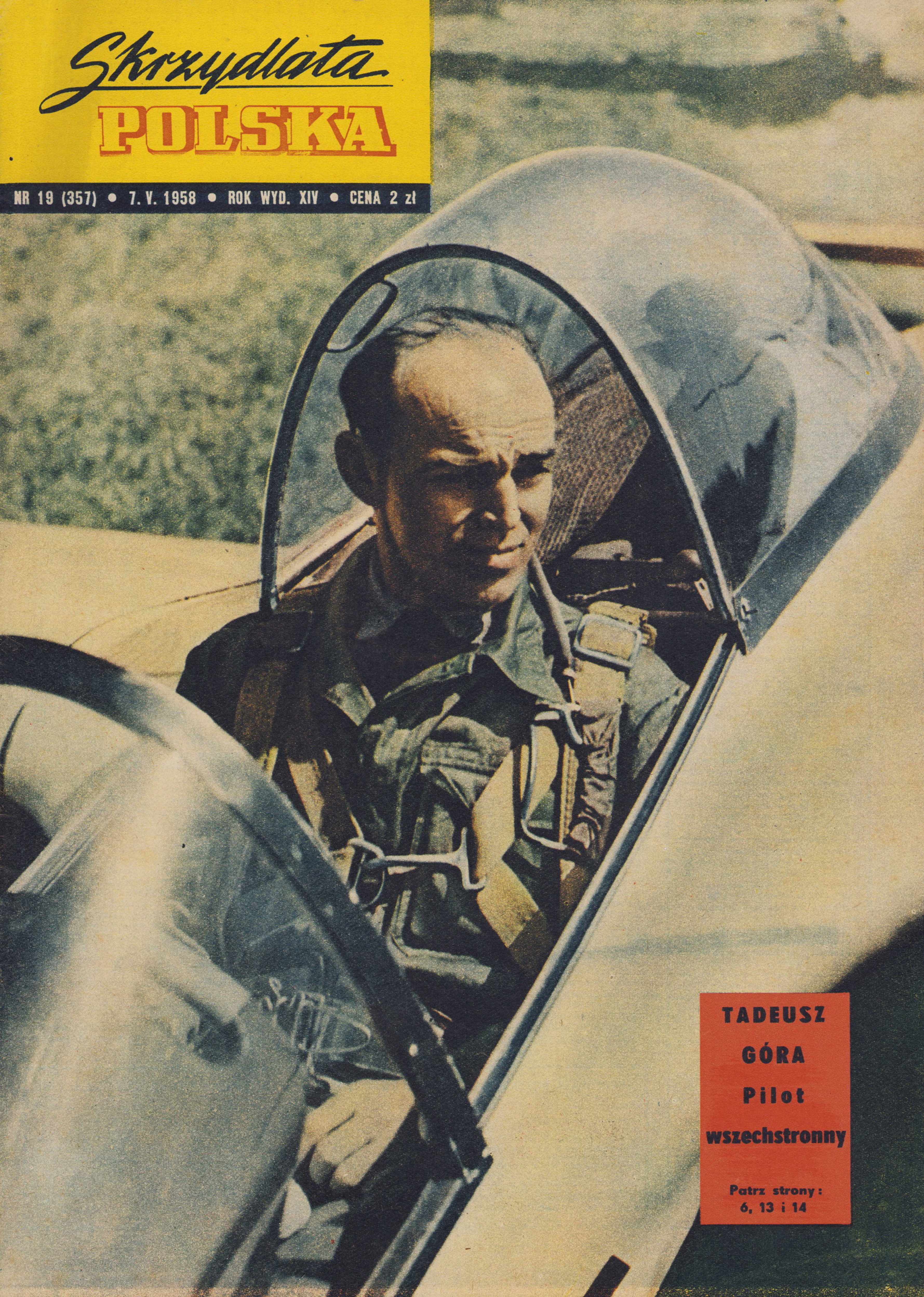
Skrzydlata
POLSKA
NR 19 (357) • 7. V. 1958 • ROK WYD. XIV • CENA 2 zł



TADEUSZ GÓRA
Pilot wszechstronny

Patrz strony: 6, 13 i 14

Echa

Nie wiem czy Czytelnicy przypominają sobie jeszcze dziś nazwisko Szemata. Nie było zresztą potrzeby, aby je pamiętać. Przeciwnie, nasze lotnictwo sportowe wykreśliło je w ogóle ze swej ewidencji. Ponieważ z nazwiskiem tym związany jest w historii naszych aeroklubów pewien niesławny fakt, który miał miejsce parę ładnych miesięcy temu, pozwólcie, że przypomnę krótko historię, która związana jest z Szematem.

W październiku ubr. na łamach prawie całej naszej prasy, w tym również i „Skrzydlatej" ukazała się wiadomość pt. „Na skradzionym samolocie zbiegli do Danii", a której pierwsze zdanie brzmiało: „Instruktor szybowcowy aeroklubu w Słupsku — Franciszek Szemat oraz pracownik LPŻ — Edward Wygachniewicz skradli z lotniska w Słupsku samolot sportowy, którym uciekli na terytorium Danii". Uciekli konkretnie na wyspę Bornholm, gdzie poprosili władze duńskie o azyl. Sprawa była swego czasu dosyć głośna, a niektóre agencje podały nawet fotografie „dwóch polskich bohaterów", którzy wybrali „wolność".

Nie wspominałbym tu o Szemacie i jego ucieczce na samolocie. Bo i po co? Ale niedawno Szemat wrócił do kraju. Nie wiem czym się kierował podejmując decyzję powrotu. Jest mi to nawet obojętne. Sam fakt, że znalazł po tym wszystkim drogę do kraju świadczy niewątpliwie o zrozumieniu chociaż w części popełnionego czynu, ale na pewno i o tym, że „kraj wybranej wolności" zawiódł jego oczekiwania, że tam na Zachodzie — jak to mówi przysłowie „same gołąbki nie wpadają do gąbki", a zapotrzebowanie na tzw. uchodźców politycznych jest coraz mniejsze, albo żadne, gdyż każdy prawie z krajów zachodnich ma niemało własnych kłopotów z wciąż rosnącym tam bezrobociem.

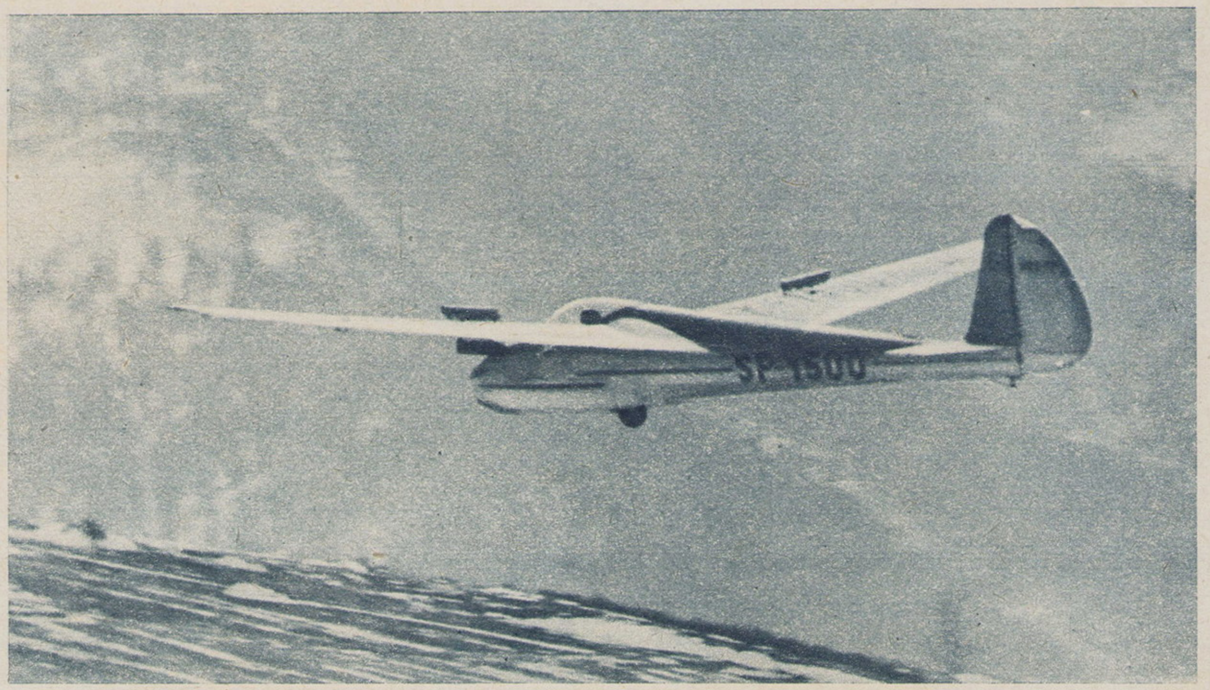
Miałem możliwość przeczytania niektórych listów, jakie Szemat pisał do kraju przed powrotem. Treść ich była bardzo rozbieżna. W jednym z pierwszych pisał np. jakie to tam perspektywy otwierają się przed nim, jakie wysoko płatne posady się mu oferuje itp. Ostatni, skierowany do Aeroklubu brzmiał nieco odmiennie. Autor podkreślił w nim, że czuje się w dalszym ciągu pracownikiem aeroklubu i że czeka na ewentualne polecenia.

Poleceń jednak nie było, a Szemat wrócił. Najniespodziewaniej dla wszystkich i, jak gdyby nigdy nic nie zaszło, skierował najspokojniej swe kroki do APRL-u, zgłaszając się z powrotem do pracy w klubie. Mało tego, poszedł również do redakcji „Skrzydlatej" — delikatnie już mówiąc — z „wymówkami" za ten artykuł, który się ukazał w numerze 50 ubr.

No cóż, dalej nie ma się nad czym rozwodzić. Wszystko wskazuje na to, że Szemat nie zrozumiał do końca swego niesławnego czynu. Nie zrozumiał, że nie może już być instruktorem w naszym lotnictwie, a tym bardziej wychowawcą naszej młodzieży. Dla ludzi bowiem, którzy choć w najmniejszym stopniu żyją w kolizji z dyscypliną i prawem nie może być miejsca w naszym lotnictwie. I o tym powinien Szemat pamiętać.

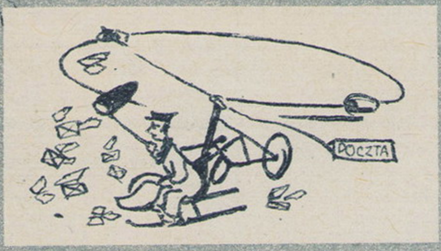
Chcemy wierzyć, że skrucha jego okazana przez powrót do kraju jest rzetelna. Pracy w Polsce jest dość i na pewno ją znajdzie. Od niego samego będzie wyłącznie teraz zależało, od własnej pracy i postępowania, aby przywrócić utracony kredyt zaufania, jaki miał do niedawna w społeczeństwie. Nie zwalnia to go oczywiście od pokrycia strat materialnych na jakie swą ucieczką za granicę nasze państwo naraził.

IKARUS



W SZKOLE SZYBOWCOWEJ NA ŻARZE — Foto: A. Marczak

DO I OD redaktora „Skrzydlatej"



Chcemy mieć klub lotniczy

W czasie tegorocznego Walnego Zgromadzenia Aeroklubu Warszawskiego padł projekt zorganizowania na terenie śródmieścia Warszawy towarzyskiego klubu lotniczego pod auspicjami Aeroklubu Warszawskiego lub Zarządu APRL. Projekt jest naprawdę dobry i wart realizacji.

Aeroklub Warszawski posiada świetlicę i do tego bardzo dobrze wyposażoną. Jest telewizor, radio, magnetofon, gry towarzyskie i prasa. Niestety świetlica jest tylko w małym stopniu wykorzystywana jako miejsce rozrywek, częściej natomiast służy jako miejsce zebrań zarządu, czy poszczególnych sekcji. A przeważnie jest zamknięta. Na ten stan rzeczy składa się wiele przyczyn. Najważniejsza z nich to duża odległość od śródmieścia i brak dogodnego połączenia autobusowego.

W okresie letnim częściej tam można spotkać pilotów: schodza sie do świetlicy, gdy deszcz przerwie loty lub po ich zakończeniu. Natomiast w okresie jesienno-zimowym i wiosennym świetlica Aeroklubu Warszawskiego zionie pustką.

Podchwytując więc myśl utworzenia klubu, apeluję do naszych lotniczych i stołecznych władz. Pomóżcie nam w uzyskaniu na terenie śródmieścia lokalu, w którym moglibyśmy urządzić towarzyski klub lotniczy, z czarną kawą i stolikami do bridge,a włącznie. Jest w Warszawie tyle lokali użytkowanych niewłaściwie. Gotowi jesteśmy je wskazać. Myślę, że drogą wymiany, przy poparciu Stołecznej Rady Narodowej można by odpowiedni lokal wygospodarować. My potrafimy urządzić go i prowadzić tak, aby nie przynosił strat i aby spełniał jedno z podstawowych zadań propagandy lotnictwa. Aby przybliżył lotnictwo sportowe do szerokich mas społeczeństwa, przez prowadzoną na jego terenie rozsądną i nie natrętną akcję propagandową. A takiej akcji, na razie nam brakuje.

Marek Pawluk

W sprawie samolotów świata

Wydawnictwo MON zapowiedziało ciekawą książkę B. Arcta pt.: „Samoloty świata". Książka ta według zapewnień Wydawnictwa miała ukazać się na początku roku 1958. Tymczasem już maj „za pasem", a książki nie widać na półkach księgarskich. Jako jeden z zainteresowanych odwiedzam często księgarnie wrocławskie w tej sprawie. Niestety, sprzedawcy rozkładają bezradnie ręce tłumacząc iż sami nie wiedzą nic o losach tej książki.

Książka ta ze względu na swój charakter jak najprędzej powinna znaleźć się na półkach naszych księgarń. Nie muszę chyba dodawać, że zawiera ona najciekawsze konstrukcje lotnicze z lat 1920—1955. Jest ona pierwszą po wojnie w Polsce książką tego typu. Najdziwniejsze jest chyba to, że miesięcznik „Wojskowy Przegląd Lotniczy" już od 1957 roku umieszcza w odcinkach fragmenty z tej książki. Jeszcze trochę, a jako zbieracz tego miesięcznika będę posiadał książkę „Samoloty świata" porozrzucaną w poszczególnych numerach „Wojskowego Przeglądu Lotniczego". Wolałbym jednak kupić ją całą w księgarni.

Andrzej Macko — Wrocław

Jak przewiduje Wydawnictwo MON książka „Samoloty świata" ukaże się w sprzedaży dopiero w końcu bieżącego roku.

Stalowa Wola wyjaśnia

W 13 numerze „Skrzydlatej" z dnia 26.III.58 r. w dwóch artykułach wydrukowano wzmiankę, że Aeroklub w Stalowej Woli niewłaściwie ustosunkował się do kandydatów KTKS. Zarząd Aeroklubu Huty Stalowa Wola na zebraniu w dniu 12.IV.58 r. zajął się tą sprawą i stwierdził, że faktycznie kierownictwo aeroklubu w sposób niewłaściwy poinformowało zgłoszonego kandydata na KTKS i podobnie postępowało w stosunku do innych.

W związku z tym zwrócono uwagę kierownictwu aeroklubu na konieczność natychmiastowego naprawienia popełnionych błędów.

Zarząd dziękuje za zwróconą nam na łamach „Skrzydlatej" uwagę.

Prezes Aeroklubu
Władysław Kółeczko

„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY ● WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE.

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 40061-7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.). Red. nacz. 42410.

Redaguje Kolegium w składzie: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI.

Członkowie zespołu: St. Kopf (oprac. graf.), ppłk pil. Marcin Monis, T. Rejniak, inż. R. Witkowski i A. Zientek.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 9 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana

NUMER PODPISANO DO DRUKU 30 KWIETNIA 1958 R. **NAKŁAD 30 000 EGZ.** Zam. 2520/C A 36

WIZYTA PRZJAŹNI

W okresie trwania tegorocznych Dni Leninowskich i obchodzonej w tym czasie 13 rocznicy podpisania układu o przyjaźni, pomocy wzajemnej i współpracy między Polską a Związkiem Radzieckim — gościliśmy w naszym kraju przewodniczącego Rady Najwyższej ZSRR Klimenta Woroszyłowa wraz z towarzyszącymi mu wybitnymi działaczami KPZR i państwa radzieckiego.

W ciągu dziesięciodniowego pobytu nasi mili goście odwiedzili szereg miast, ośrodków robotniczych i szkół, a spotkania z robotnikami w zakładach pracy i młodzieżą szkolną przeradzały się zawsze w manifestacje polsko-radzieckiej przyjaźni. Klimenta Woroszyłowa witano i podejmowano wszędzie nie tylko jako kierownika państwa radzieckiego, ale także jako starego, doświadczonego w walce rewolucyjnej komunistę — uczestnika Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej. Ta wizyta przyjaźni miała ogromne znaczenie dla naszego kraju. Towarzysze radzieccy przekonali się bowiem, że przyjaźń narodu polskiego dla Kraju Rad jest zawsze gorąca, a twórcze przemiany jakie zachodzą w obu naszych krajach otworzyły nowy etap dalszego korzystnego rozwoju naszych stosunków politycznych, gospodarczych i kulturalnych, umacniając tym samym podstawy, na których rozkwita nasza przyjaźń i braterstwo. Dał temu wyraz Kliment Woroszyłow w swym przemówieniu pożegnalnym na lotnisku, mówiąc m. in.:

„Stwierdzamy z radością, że naród polski pragnie i nadal umacniać i rozwijać sojusz i przyjaźń ze Związkiem Radzieckim, ze wszystkimi państwami socjalistycznymi i ze wszystkimi narodami. A przyjaźń wolnych narodów socjalistycznych, to, drodzy towarzysze, taka niezdobyta twierdza, o którą rozbiją się wszelkie knowania wrogów naszej pokojowej pracy".

Na zdjęciu: Ostatnie chwile wizyty przyjaźni. Kliment Woroszyłow przed odlotem samolotu Tu-104 na lotnisku Babice.

Foto: CAF

W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

Próba z amerykańskim międzykontynentalnym pociskiem balistycznym „Altas", jaka miała miejsce 7.II. br., wbrew pierwszym doniesieniom agencji zachodnich zakończyła się niepowodzeniem. Jak podało dowództwo lotnictwa USA, „pocisk rozleciał się na części niedługo po tym, gdy jego silniki przestały działać". Przyczyna niepowodzenia — nie jest jeszcze znana. (z)

Wiele samolotów USA z bombami atomowymi i wodorowymi miało w locie defekty. Aby uniknąć katastrofy, piloci zdążyli wyrzucić ładunek do Oceanu Atlantyckiego lub Spokojnego. Siedem samolotów miało defekty nad USA, a pozostałe nad Europą, krajami Dalekiego Wschodu, Kanadą i Alaską. (z)

W Związku Radzieckim odbywają się dalsze próby nowego 100-osobowego samolotu pasażerskiego „AN-10" konstrukcji Antonowa. Trasa próbnego lotu prowadziła od Woroneża przez Taszkient i Tbilisi do Kijowa. Pierwszy etap Woroneż — Taszkient samolot „An-10" przebył bez lądowania w ciągu 4 godzin i 30 minut. (sz)

Najnowocześniejszy radar. Belgia buduje obecnie radar, który ma kontrolować ruch nad lotniskiem w Melsbroeck. Będzie to, jak informuje agencja France Presse, najnowocześniejszy radar świata, pomysłu i wykonania francuskiego.

„Trójwymiarowa" antena tego radaru wznosi się w Dender Houten. Antena ta obracając się obejmuje cały horyzont, a poruszający się ruchem pionowym „rdzeń" nadawczy, umieszczony w centrum anteny pozwala równocześnie na uzyskanie głębi obrazu. Dzięki tym dwom rodzajom ruchów anteny uzyskuje się obraz radarowy w rzucie poziomym i pionowym.

Antena łączy się z urządzeniem nadawczo-odbiorczym zupełnie nowego typu. Nadaje ono fale o trzech różnych częstotliwościach. Dzieki temu zwiększają się szanse „przedostania się" fal do poszukiwanego samolotu i odbicia ich w formie echa. Zasięg tych fal dochodzi do 300 km.

W kabinie operatora znajduje się ekran radarowy dający obraz całości horyzontu i 4 inne ekrany odpowiadające 4 odcinkom przestrzeni, przez które przebiegają główne drogi lotnicze.

Ponieważ Dender Houten oddalony jest o 30 km od lotniska w Melsbroeck, uzyskane przez radar wiadomości przekazuje na lotnisko specjalny aparat, który przetwarza obraz radarowy na obraz telewizyjny. Aparat ten przekazuje na wielką odległość obraz nieba, który można śledzić łatwo i dogodnie na ekranie telewizyjnym. Stany Zjednoczone zakupiły podobny aparat, również konstrukcji francuskiej, dla badania ruchu samolotów nad wybrzeżem wschodnim. (sz)

Radzieckie samoloty „TU-104" w Tokio. 12 kwietnia przybyła do Tokio dwoma samolotami „Tu-104" 120-osobowa orkiestra Filharmonii Leningradzkiej, która weźmie udział w festiwalu muzycznym w Osaka. Są to pierwsze samoloty radzieckie, które po wojnie lądowały na lotnisku tokijskim. Tysiące mieszkańców Tokio skorzystało z okazji, by zwiedzić urządzenia radzieckich olbrzymów powietrznych. (sz)

Czy satelita „VANGUARD" będzie krążył przez 200 lat

Amerykański sztuczny satelita „Vanguard", który wystrzelony został 17 marca br. będzie krążył wokół Ziemi przynajmniej 200 lat. Wiadomość tę przekazał dziennikarzom autor projektu „Vanguarda" dr John Hagen.

Satelita ten dokonuje obrotu Ziemi w ciągu 2 godzin 14 minut i 4 sekund. Jego apogeum wynosi 3 940 km, a perigeum — 648 km. Uczeni amerykańscy — powiedział prof. J. Hagen — śledzą i analizują jego ruch. Mogą też przewidzieć czas jego „życia". (sz)

II MISTRZOSTWA POLSKI MODELI LATAJĄCYCH

W dniach 22—25 maja w Krośnie odbędą się III Mistrzostwa Polski Modeli Latających. Startować będą szybowce, modele z napędem gumowym i mechanicznym. Mistrzostwa modeli na uwięzi będą natomiast zorganizowane w Szczecinie w dniach 1—2 czerwca br.

GENERAŁ AMERYKAŃSKI O RADZIECKIM LOTNICTWIE CYWILNYM

AMERYKAŃSKI dziennik ST. LOUIS POST - DISPATCH zamieścił artykuł generała brygady w stanie spoczynku T. R. Philipsa pt. „Rosja gotuje się odebrać Ameryce pierwsze miejsce na świecie w dziedzinie lotnictwa cywilnego", w którym fachowo omówiony jest rozwój radzieckiego lotnictwa cywilnego w ostatnich latach. Philips pisze m. in.:

„W tym roku na ziemi amerykańskiej zaczną lądować największe i najlepsze samoloty pasażerskie ze wszystkich kursujących obecnie po liniach światowych; nie będą one jednak produktem amerykańskich fabryk — chodzi mi o radziecki Tu-114. Rosjanie przystępują do odbierania Ameryce jej prymatu w dziedzinie lotnictwa cywilnego. W chwili obecnej pasażer wylądowawszy na jakimkolwiek lotnisku świata zobaczy na nim w większości samoloty produkcji amerykańskiej; jest to jeden z najważniejszych elementów światowego prestiżu techniki amerykańskiej. Jeśli Rosjanie zatriumfują w tej dziedzinie, będzie to dla Ameryki cios niemal równie poważny, jak skonstruowanie przez Rosjan międzykontynentalnego pocisku balistycznego i wystrzelenie przez nich pierwszego satelity Ziemi."

Autor przytacza następnie szereg danych technicznych najnowszych samolotów radzieckich i stwierdza — powołując się na S. Jegera, szefa biura projektowego radzieckiego „Aerofłotu", że 120 osobowy transkontynentalny Tu-114 będzie w stanie rozwijać na długich odcinkach trasy prędkość sięgającą 600 mil na godzinę, rywalizując w ten sposób z amerykańskim odrzutowcem, który zostanie wprowadzony na linie amerykańskie pod koniec bieżącego roku i w 1959 r. (sz)

REKORDZIŚCI Z PRZYPADKU

DWAJ piloci angielscy, kapitan Dallis i porucznik Lowe zdobyli przypadkowo i mimo woli rekord świata w skoku ze spadochronem. 10 kwietnia znajdowali się oni na pokładzie bombowca „Canberra" na wysokości 17 500 metrów, gdy nastąpiła katastrofa samolotu. Dwaj lotnicy katapultowani z samolotu wylądowali na swych spadochronach w hrabstwie Derbyshire. Spadali przy tym na zamkniętych spadochronach 14 000 m. Kapitan Dallis miał przy tym defekt spadochronu. Skok porucznika Lowe odbył się prawidłowo.

Na wysokości, na której nastąpiła katastrofa, panowała temperatura 60° poniżej zera. Obaj lotnicy cierpią na liczne odmrożenia i znajdują się w szpitalu. (sz)

OBRADY FAI nad Pacyfikiem

JERZY R. KONIECZNY

KORESPONDENCJA WŁASNA Z USA

Międzynarodowa Federacja Lotnicza czyli w skrócie FAI, liczy już sobie 53 lata. Ściślej rzecz biorąc została założona 14 października 1905 roku w Paryżu, a pierwszymi jej członkami były aerokluby: Belgii, Francji, Hiszpanii, Niemiec, Szwajcarii, USA, Wielkiej Brytanii i Włoch. Polska należy do Federacji już od dawna, jeszcze z okresu przedwojennego.

FAI jest najwyższą władzą lotnictwa sportowego na świecie, zatwierdza m. in. regulaminy i międzynarodowe rekordy, zleca aeroklubom narodowym organizowanie międzynarodowych imprez i zawodów, jak np. w tym roku Polsce przeprowadzenie VII Szybowcowych Mistrzostw Świata, kieruje turystyką lotniczą itp. Stałą siedzibą Federacji jest Paryż, gdzie FAI posiada swoje biuro, którego pracą kieruje na codzień dyrektor. Tam też odbywają się w zasadzie raz do roku posiedzenia niektórych komisji specjalnościowych (np. modelarskiej, szybowcowej i spadochronowej) działających w ramach FAI oraz posiedzenia sekretarzy generalnych aeroklubów narodowych i Rady Administracyjnej.

Rokrocznie FAI odbywa swe konferencje generalne, za każdym jednak razem w innym kraju. W roku ubiegłym odbyła się jubileuszowa, pięćdziesiąta konferencja w Palermo na Sycylii, w której — niestety — delegacja Polski nie uczestniczyła. Obecna, pięćdziesiąta pierwsza z kolei konferencja generalna FAI odbyła się w dniach 14—16 kwietnia br. w Los Angeles w Stanach Zjednoczonych. Tym razem wzięła w niej udział delegacja APRL w pełnym, czteroosobowym składzie, gdyż Polska, podobnie jak i Związek Radziecki, Wielka Brytania, Francja czy USA, dysponuje w FAI czterema głosami. Inne kraje mają po dwa lub trzy głosy, a np. Czechosłowacja, Bułgaria, Węgry, Rumunia, Jugosławia tylko po jednym głosie.

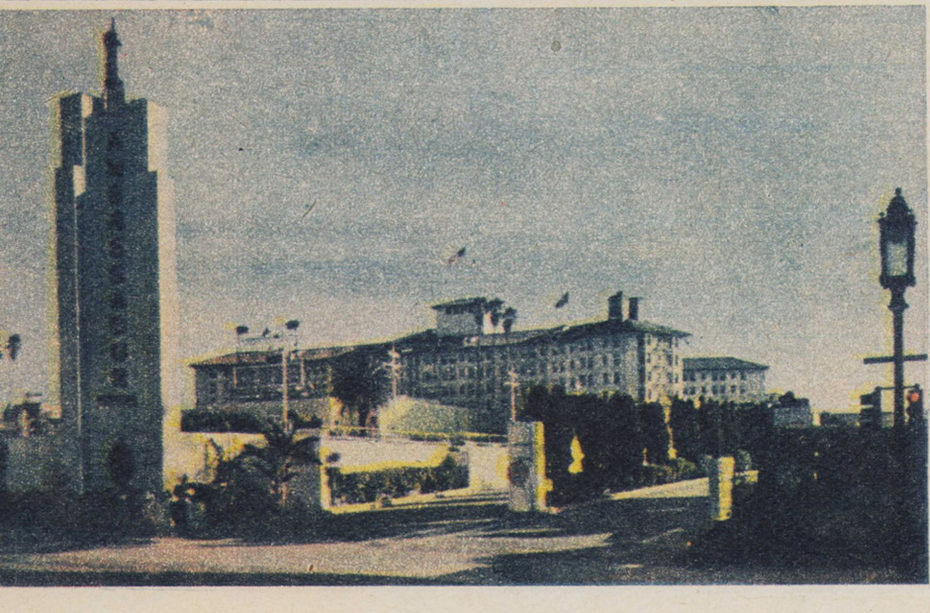
FAI utrzymuje się wyłącznie ze składek członkowskich, które płacą poszczególne aerokluby narodowe oraz z opłat za zatwierdzone rekordy międzynarodowe, uczestnictwo w komisjach specjalnościowych itp.

Najwyższą władzą Międzynarodowej Federacji Lotniczej jest konferencja generalna, która wybiera na okres rocznej kadencji prezydenta i 15-tu wiceprezydentów z których jeden jest pierwszym czyli tzw. seniorem. Oprócz tego FAI posiada Radę Administracyjną do której wchodzą zgłoszeni przedstawiciele aeroklubów narodowych w liczbie około 25-ciu. Do Federacji należą obecnie aerokluby narodowe z 49 krajów.

CZYTELNICY wybaczą mi, że w tej pierwszej relacji z USA pominę na razie ciekawą niewątpliwie podróż z Warszawy do Los Angeles i inne lotnicze wrażenia, a przejdę od razu do samej konferencji, która przecież była głównym celem naszego tam wyjazdu. Delegacja Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, jak już wspomniałem była czteroosobowa. W skład jej wchodzili: wiceprezes — Michał Goszczyński, jako kierownik delegacji, dyrektor APRL — ppłk. Marcin Monis, sekretarz generalny — Tadeusz Rejniak i autor niniejszego artykułu.

Historycznie rzecz biorąc, nie byliśmy wcale pierwszą delegacją polskiego lotnictwa sportowego, która przebywała w USA. Nasi przedstawiciele jeździli tam niejednokrotnie przed wojną, a i po wojnie we wrześniu 1949 roku była tam już dwuosobowa delegacja ARP na 42 konferencji generalnej FAI w Cleveland w osobach ówczesnego sekretarza generalnego ARP Janusza Przymanowskiego i prof. Włodzimierza Humena, który piastował wówczas godność wiceprezydenta tej Federacji.

Hotel Ambasador w Los Angeles, w którym mieszkali delegaci na konferencję FAI i gdzie odbyło się jej uroczyste otwarcie.



Organizatorem tegorocznej konferencji w USA był National Aeronatique Association (Narodowy Związek Lotniczy — w skrócie NAA), na którego prośbę Rząd Stanów Zjednoczonych oddał dla bezpłatnego przewiezienia delegatów z centralnych punktów Europy, Ameryki Łacińskiej i Dalekiego Wschodu do Los Angeles i z powrotem samoloty Military Air Transport Service — w skrócie MATS (Wojskowa Służba Transportu Lotniczego). Miejscem odlotu i przylotu dla Europy był Frankfurt nad Menem. Amerykanie bowiem pragnęli zapewnić udział w konferencji jak największej liczbie osób, a tym samym nadać jej możliwie duży rozgłos na świecie.

Tak więc delegaci poszczególnych aeroklubów narodowych, w tym również Polska nie ponosili żadnych kosztów, związanych z podróżą do USA i z powrotem.

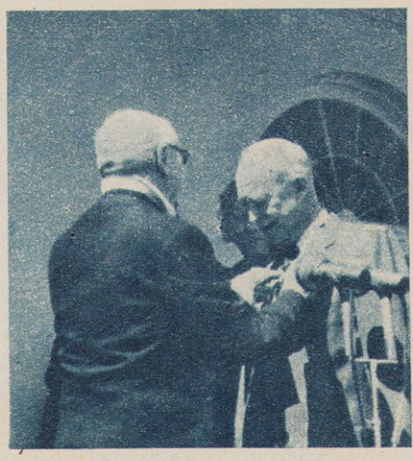
Choć oficjalnie konferencja odbywała się w dniach 14—16 kwietnia, to jednak niektóre przyjęcia i imprezy organizowane z dużym rozmachem, które ją poprzedzały, były z nią niewątpliwie związane, nadając jej bardziej uroczysty charakter i pewne znaczenie polityczne.

8 kwietnia nowojorski Wings Club wydał wieczorem w wielkiej sali balowej hotelu Biltmore na cześć delegatów FAI bankiet, na którym obecny był m. in. Igor Sikorski — znany amerykański konstruktor śmigłowców. Następnego dnia w południe delegaci zostali przyjęci w Waszyngtonie w Białym Domu przez prezydenta Stanów Zjednoczonych, honorowego protektora konferencji.

Prezydent D. Eisenhower spotkał się z delegatami w ogrodzie na tarasie jednego z parterowych skrzydeł pałacu. Powitał go krótko były prezydent FAI Belg Sillevaerts i udekorował honorową odznaką FAI. Kiedy chmara fotoreporterów, która obecna była na tym spotkaniu nie mogła dobrze uchwycić w swe obiektywy tej ceremonii, poprosiła w dość bezpośredni sposób prezydenta o jej powtórzenie, na co ten zgodził się ubawiony szczerze taką sytuacją. Prezydent wygłosił potem krótkie przemówienie, w którym powiedział m. in.:

„Rządy państw są niekiedy nierozsądne, załatwiając różne sprawy. Natomiast ludzie wszystkich krajów powinni się jak najwięcej spotykać, wymieniać swoje poglądy i jak najlepiej się poznawać. Wierzę, że oni dojdą do porozumienia".

Prezydent położył także w swym przemówieniu duży nacisk na obrady FAI, które powinny przyczynić się do wymiany poglądów i uzgodnień w zakresie lotnictwa sportowego. Życzył następnie jak najpomyślniejszych obrad oraz przyjemnego spędzenia czasu w podróży przez USA.



Były prezydent FAI Sillevaerts dekoruje prezydenta Eisenhowera odznaką FAI.

W godzinę po tym waszyngtoński Aeroklub wydał w hotelu Mayflower uroczysty obiad z udziałem korpusu dyplomatycznego. Obecny był również ambasador PRL Spasowski i niektórzy członkowie naszej ambasady.

Na obiedzie obecny był także sekretarz stanu USA J. F. Dulles, który wygłosił przemówienie. Mówiąc m. in. o swoim związku z lotnictwem stwierdził, raczej żartobliwie, że jest on dość częsty, ponieważ podróżuje sporo samolotami. J. F. Dulles wskazał poza tym na znaczenie lotnictwa w świecie, podkreślając szczególnie konieczność współpracy technicznej pomiędzy różnymi krajami, co pozwala szybciej torować drogę dalszemu postępowi w rozwoju lotnictwa.

Zarówno przyjęcie delegatów na konferencję FAI przez prezydenta Eisenhowera w Białym Domu, jak i przemówienie wygłoszone do nich przez sekretarza stanu USA J. F. Dullesa na obiedzie w hotelu Mayflower posiadały — w świetle hasła „Humanizm w lotnictwie", pod którym odbywały się obrady konferencji generalnej FAI — wyraźne akcenty polityczne. Spodziewano się nawet, że problemy humanizmu w lotnictwie w sensie prawno-politycznym stawiane będą na konferencji przez delegacje jakichś krajów, o czym świadczyło przybycie do Los Angeles specjalnego eksperta przy rządzie USA.

Tymczasem delegaci traktowali konferencję — jak to zawsze było w zwyczaju — tylko jako spotkanie przedstawicieli lotników sportowych świata, by na roboczo rozwiązywać problemy, które wynikają jedynie ze sportowego charakteru działalności FAI i żadna z delegacji nie kwapiła się ani też nie wystąpiła z żadną deklaracją o charakterze politycznym w odniesieniu do sprawy humanizmu w lotnictwie. Zresztą były prezydent, a obecnie wiceprezydent Ch. Sillevaerts podkreślił w jednym ze swych licznych przemówień, że FAI jest organizacją wybitnie sportową.

POSIEDZENIE KOMISJI SPORTOWEJ I KOMISJI FIZJOLOGICZNO-MEDYCZNEJ

Do Los Angeles wszyscy delegaci przybyli 10 kwietnia po południu i zakwaterowani zostali w hotelu Ambasador. Gwałtowna zmiana klimatu w tym przeszło 3,5 milionowym mieście i temperatura dochodząca do 90° Farenhaita (około 32° Celsjusza) wprawiła w zakłopotanie niektórych delegatów europejskich, którzy zaczęli szybko zrzucać z siebie co cieplejszą odzież.

Następnego dnia o godz. 9.00 rozpoczęło się w gmachu Instytutu Nauk Lotniczych (IAS), mieszczącym się w odległości 20 minut jazdy autobusem od hotelu, posiedzenie robocze komisji sportowej FAI, w którym wzięła udział cała delegacja polska w charakterze obserwatorów, gdyż APRL nie posiada swego stałego przedstawiciela w tej komisji. Należą do niej: Austria, Belgia, Dania, Francja, Holandia, Hiszpania, Jugosławia, Luxemburg, NRF, Szwajcaria, Szwecja, USA, Wielka Brytania i ZSRR.

Jak mogliśmy się zorientować z tego posiedzenia komisja sportowa jest jedną z ważniejszych w FAI. W Los Angeles na porządku dziennym obrad stały m. in. następujące zagadnienia:

Ogólny widok Los Angeles w Kalifornii.

- Udział obywateli obcych narodowości w ekipach reprezentacyjnych państw delegowanych na imprezy międzynarodowe. Ustalono, że osoba taka może być w ekipie jedynie tylko pomocnikiem, nie może być natomiast kierownikiem ani zawodnikiem;
- Udział zawodników zagranicznych w mistrzostwach krajowych poszczególnych państw. Ustalono, ze może w nich wziąć udział nie więcej jak 20% zawodników zza granicy w stosunku do ogólnej ilości startujących w danych mistrzostwach krajowych, przy czym każde mistrzostwa krajowe z udziałem zawodników zagranicznych muszą być uprzednio zgłoszone do kalendarza imprez FAI;
- Połączenie komisji sportowej z komisjami lotnictwa lekkiego i turystyki lotniczej, szkolenia lotniczego i komisją ekonomiczno-techniczną lotnictwa prywatnego, ponieważ te ostatnie nie przejawiają w zasadzie żadnej większej działalności. Po dłuższej dyskusji komisja sportowa nie zgodziła się na to, a propozycje co do połączenia tych komisji z komitetami sekretarzy generalnych przekazała do rozstrzygnięcia konferencji FAI;
- Sprawa skrócenia czasu na składanie reklamacji po zakończeniu ostatniej konkurencji z 24 godzin na 4 w imprezach II klasy. Zatwierdzono. Nie dotyczy to zawodów o charakterze międzynarodowym;
- Ustalenie tras przelotów dla konkurencji lotu dookoła świata, m. in. przez Kalkutę. Przyjęto na wniosek delegacji radzieckiej, że mogą one być dowolne z tym, że aeroklub projektujący tego rodzaju przelot musi sam zabezpieczyć punkty kontrolne, zgodnie zresztą z wymogami kodeksu sportowego FAI. Sprawa ta była przedmiotem niezwykle ożywionej dyskusji tak, iż zaszła konieczność wyłonienia specjalnej podkomisji złożonej z przedstawicieli Francji, USA, Anglii i ZSRR dla gruntownego rozstrzygnięcia tego zagadnienia.

Pod koniec obrad wybrano nowe władze komisji sportowej. Przewodniczącym został J. J. Ide (USA), jego zastępcą J. P. Yperlaan (Holandia), a sekretarzem J. Bleriot (Francja).

Groteskowo natomiast odbyło się posiedzenie komisji fizjologiczno-medycznej, na którą przybył zaledwie 1 — słownie jeden (!!!) lekarz ze Szwecji, a spośród dwóch pozostałych obecnych na tego rodzaju „posiedzeniu" w charakterze obserwatorów jeden był przedstawicielem Jugosławii (Kovacevic), a drugi Polski (Monis). Ta tak „liczna" komisja obradowała wszystkiego w sumie niecałe 15 minut.

Jak zdążyłem się zorientować prawie nikt z obecnych na konferencji delegatów nie przywiązuje większego znaczenia do działalności komisji fizjologiczno-medycznej.

MEDALE I DYPLOMY DLA WYBITNYCH LOTNIKÓW

Uroczyste otwarcie 51 Konferencji Generalnej FAI odbyło się w poniedziałek 14 kwietnia o godzinie 11.00 w hotelu Ambasador w sali noszącej ładną nazwę „Gaj orzechów kokosowych", w której rzeczywiście drzewa kokosowe stanowiły stałą piękną dekorację. Otwarcia połączone było z obiadem.

Wielka sala udekorowana była flagami państw biorących udział w konferencji. Nad prezydium zawieszono ciemno niebieski sztandar-proporzec NAA z napisem „The Humanities of Aviation" (humanizm w lotnictwie). Obecni byli delegaci z 33 następujących krajów: Austria, Belgia, Bułgaria, Kanada, Kolumbia, Kuba, Dania, Ekwador, Finlandia, Francja, NRF, Wielka Brytania, Węgry, Islandia, Irlandia, Izrael, Japonia, Luxemburg, Meksyk, Monaco, Holandia, Nowa Zelandia, Norwegia, Polska, Portugalia, Rumunia, Hiszpania, Szwecja, Szwajcaria, Turcja, ZSRR, USA, Jugosławia. Delegaci CSR — jak nas poinformowano — nie otrzymali wiz do Stanów Zjednoczonych. Obecny był także prezydent OSTIV Anthony de Lange. Najliczniejsza była delegacja gospodarzy — USA, potem Francji (9 osób), NRF i Belgii (po 7 osób). Delegacje ZSRR i Jugosławii liczyły po 3 przedstawicieli.

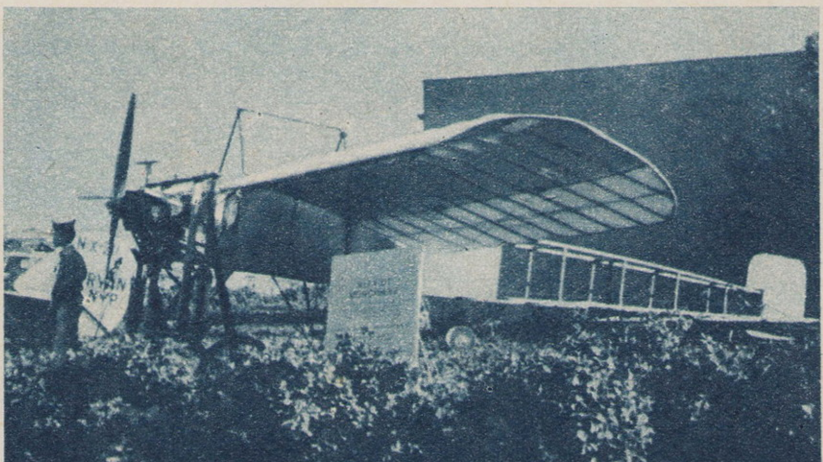
Uroczystość zagaił jako gospodarz i organizator konferencji prezydent National Aeronautique Association T. J. Lauphier. Po przemówieniu Sillevaerts'a krótkie sprawozdanie z działalności sportowej Federacji w ostatnim roku złożył dyrektor biura FAI H. R. Gillman. Następnie wręczono medale i dyplomy za wybitne osiągnięcia sportowe w 1957 roku i długoletnią działalność w lotnictwie sportowym.

Złoty Medal FAI i równocześnie **Medal de la Vaulx** otrzymał obecny na otwarciu konferencji **podpułkownik David Simons** (USA) za **rekord wysokości absolutnej 30 942 m na balonie wolnym,** który ustanowił w dniach 19—20 sierpnia ubiegłego roku. (O locie tym pisaliśmy w numerze 47 „Skrzydlatej" z ubr.). W czasie tego lotu uzyskano szereg informacji o wielkiej wartości naukowej, dotyczących górnych warstw atmosfery.

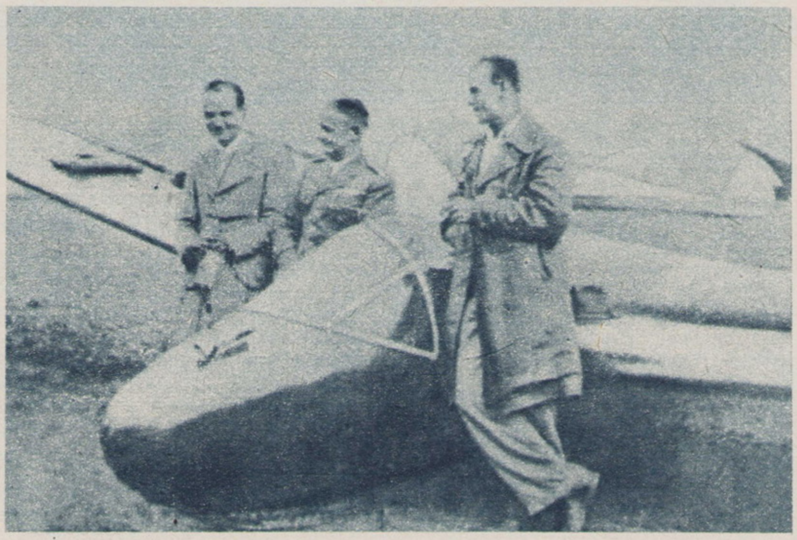
(c. d. n.)

Pierwszy z samolotów MATS z delegatami (C-118A czyli DC-6B) wylądował na lotnisku w Waszyngtonie. Zdjęcia autora

Przed gmachem Instytutu Nauk Lotniczych (IAS), w którym odbywały się obrady konferencji wystawiony był m. in. samolot Bleriota z 1909 r.



z Tadeuszem GÓRĄ PRZY PÓŁ CZARNEJ



U góry: kpt. pil. Tadeusz Góra. Powyżej: Medal Lilienthala. Z prawej: Zdjęcie z VI KZS w Masłowie w 1938 roku — Kazimierz Pienkiewicz (I miejsce) kierownik zawodów płk Perini i Tadeusz Góra.

Tadeusz Góra startował w Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Lesznie w 1954 r. Na zdjęciu, które pochodzi z okresu tych zawodów widzimy go w kabinie węgierskiego szybowca „Super Fergeteg".

MIJAJĄ lata aż hej! Właściwie było to nie tak dawno, a jednak przeleciały już dwie dziesiątki zwyczajnych ziemskich lat.

Dokładnie dwadzieścia wiosen temu, dnia 18 maja, pilot szybowcowy Tadeusz Góra dokonał przelotu otwartego z Bezmiechowej do Solecznikόw Małych pod Wilnem. Był to bajecznie odległy na owe czasy przelot, bo wynoszący 577,9 kilometrów. Nawet nie wyobrażacie sobie jaka panowała wtedy radość w Bezmiechowej na wiadomość o tym sukcesie młodego pilota. Po prostu „wiara" szalała z uciechy. Ale co najważniejsze, na posiedzeniu FAI dnia 7 stycznia 1939 roku uznano ten przelot za najlepszy wyczyn w 1938 roku i przyznano Tadeuszowi Górze, jako pierwszemu Polakowi, najwyższe odznaczenie w szybownictwie światowym — Medal Lilienthala.

W okresie dwudziestu lat od tego na skalę międzynarodową osiągnięcia sportowego, Tadeusz Góra z niejednego pieca chleb jadł i nie na jednym lata szybowcu czy też samolocie. W lipcu 1938 roku w VI Krajowych Zawodach Szybowcowych w Masłowie zajmuje drugie miejsce startując na szybowcu PWS-101. W czasie wojny szybowiec zamienia na samolot myśliwski i walczy z powodzeniem w polskich dywizjonach w Wielkiej Brytanii. Po zakończeniu działań wojennych wraca do kraju, gdzie poświęca się pracy instruktorskiej w szybownictwie. Jako pierwszy w Polsce i drugi na świecie zdobywa Złotą Odznakę Szybowcową z trzema diamentami. Bierze udział we wszystkich niemal zawodach, mistrzostwach, obozach i kursach szybowcowych jako pilot lub instruktor.

Tadeusz Góra ma jako jedyny w naszym lotnictwie tytuł zasłużonego mistrza sportu, jest członkiem szybowcowej kadry narodowej od chwili jej powołania, jest członkiem szybowcowej komisji Aeroklubu PRL i do tej pory wylatał na szybowcach przeszło 1 800 godzin. Ale co najciekawsze jest jedynym w Polsce lotnikiem mającym trzy klasy pilota: instruktora-pilota szybowcowego i samolotowego I klasy, pilota doświadczalnego szybowcowego i samolotowego i pilota wojskowego III klasy. A więc jednym zdaniem: pilot uniwersalny, jakich trzeba naprawdę szukać ze świeczką na całym świecie.

Zapytacie, co robi dzisiaj Tadeusz Góra, przepraszam, kapitan-pilot Tadeusz Góra?

Lata na odrzutowych samolotach myśliwskich.

— Jak doszło do tego, że nosi Pan mundur? — zapytuję.

— Dowództwo Wojsk Lotniczych zaproponowało mi przejście do czynnej służby wojskowej. Oczywiście tą propozycją byłem zaskoczony i mile zdziwiony. Po prostu nie przypuszczałem, że zostanie mi postawiona.

— Czy Panu było trudno przyzwyczaić się do służby wojskowej?

— Niestety, ale tak. Będąc przez dziesięć lat sportowcem mało miałem do czynienia z dyscypliną wojskową. Nic w tym dziwnego jeśli powiem, że potrzeba mi było nieco czasu na to, aby przywyknąć do dyscypliny i rygoru wojskowego.

— Może trochę niedyskretne pytanie: Jak Pan się czuje w wojsku?

— Wszędzie dobrze mi się pracuje, gdzie mam do czynienia z lataniem. Personel latający, do którego się zaliczam, otoczony jest bardzo dobrą opieką. Takiej opieki mogliby pozazdrościć piloci Jego Królewskiej Mości.

— Pan ma na myśli Wielką Brytanię?

— Tak.

— Czyżby tam było aż tak źle?

— Nie, ale u nas jest zdecydowanie lepiej.

— Czym się to wyraża?

— Wymienię najważniejsze: wyżywienie, warunki mieszkaniowe, opieka lekarska, obozy kondycyjno-sportowe, rozrywki kulturalne, możliwości uprawiania różnych dyscyplin sportowych, a ostatnio nawet szybownictwa. Są to warunki niemal wymarzone.

— Panie Tadeuszu, jeśli już mówimy o służbie w wojskach lotniczych, chciałbym się zapytać w imieniu naszych czytelników i jednocześnie wielu szybowników, czy istnieją jakieś trudności dla zaawansowanego pilota szybowcowego w lataniu na samolocie odrzutowym?

— Nie ma wcale trudności. Latanie szybowcowe jest pomocą w opanowaniu pilotażu samolotu odrzutowego, do którego pilotaż szybowcowy jest bardzo zbliżony. Moim zdaniem wystarczy zapoznanie się z konstrukcją i zasadami eksploatacji odrzutowca oraz wykonaniem kilku lotów na dwusterze.

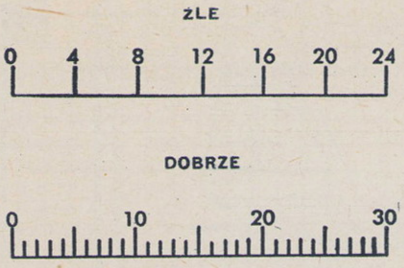
— I jeszcze jedno: co Pan robi w wolnych chwilach?

— Latam na szybowcach.

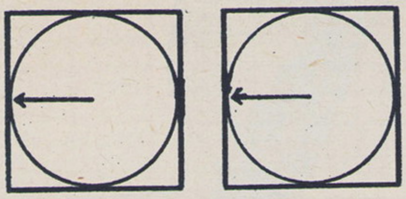
TADEUSZ MALINOWSKI

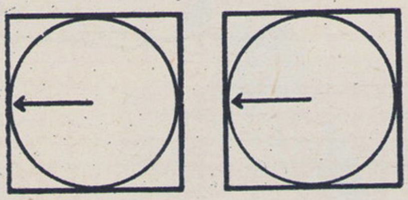
PRZEGLĄD TECHNICZNY

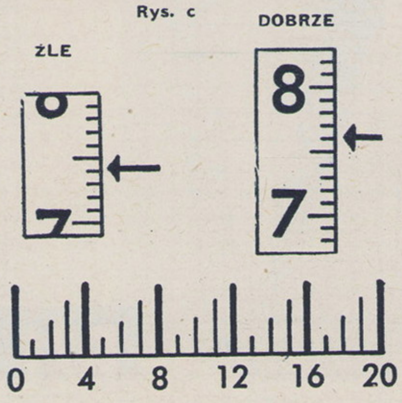
O czytelność napisów na tablicy przyrządów



Rys. d

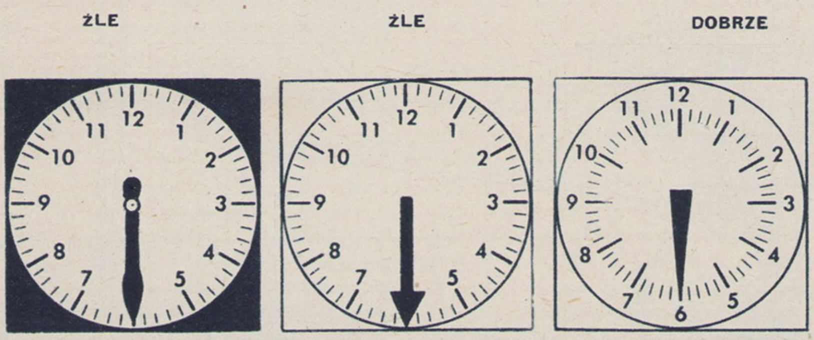

Rys. b


Rys. c



W kabinie nowoczesnego samolotu znajduje się przeciętnie około setki przyrządów. Każdy z nich zawiera cyfry i napisy, nie licząc oddzielnie umieszczonych tabliczek z napisami. Obecnie zwraca się uwagę nie tylko na prawidłowe rozmieszczenie przyrządów w kabinie, co osiąga się drogą długich doświadczeń i badań, ale także na czytelność napisów i cyfr. Reguł na czytelność przyrządów jest bardzo dużo. Dla przykładu wymieniamy kilka najważniejszych:

1 — wskazówka przyrządu nie powinna zasłaniać ani skali ani cyfr (rys. a)
2 — wszystkie wskazówki powinny „stać na 9 godzinie" w warunkach prawidłowego funkcjonowania zespołów samolotu (rys. b)
3 — skala ukazująca się w okienku powinna pokazywać co najmniej jedną cyfrę oraz część następnej. Skala wzrasta od dołu do góry lub z lewej strony ku prawej (rys. c)
4 — liczby na skalach powinny być podzielne przez 10 (rys. d). (BK)

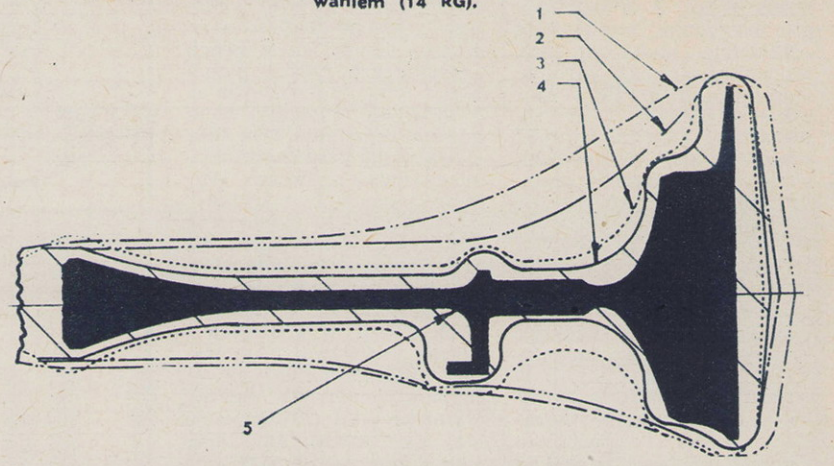


Rys. a

DZIEJE JEDNEJ ODKUWKI

Na przykładzie odkuwki tarczy wirnika sprężarki silnika odrzutowego Pratt-Whitney J-57 widać jak bardzo zmienić się może kształt danego elementu konstrukcyjnego podczas nabywania doświadczenia w produkcji. Zmiany takie są podyktowane dążeniem do uproszczenia procesu wytwarzania, a więc i do potanienia i przyspieszenia produkcji. Związana z tymi dążeniami jest znaczna oszczędność na materiale. Przykład wirnika sprężarki wskazuje jak ciężar odkutego elementu stopniowo malał, dając w ostatniej fazie aż 50% oszczędności materiału. Należy zwrócić uwagę, że coraz mniejsze wymiary odkuwki redukowały ilość skrawanego materiału, tj. zmniejszały potrzebę bardzo kosztownej obróbki jaką jest skrawanie. (BK)

Zmiana kształtu odkuwki podczas cyklu wytwarzania złożonego z trzech serii: 1 — prototyp (55 kG), 2 — pierwsza seria (43 kG), 3 — druga seria (37 kG), 4 — trzecia seria (31 kG) 5 — kształt wirnika po obróbce skrawaniem (14 kG).



NOWOŚCI POLSKIEJ ASTRONAUTYKI

DOTYCHCZAS w astronautyce nie odgrywał większej roli typ silników rakietowych wodno-parowych. Na użyteczność tego typu rakiet dla celów sondowania górnych warstw atmosfery zwrócił szczególną uwagę na I Ogólnopolskiej Konferencji Techniki i Astronautyki mgr inż. Jacek Walczewski.

Zarówno paliwo tych rakiet jak i substancje robocze są materiałami tanimi, całkowicie dostępnymi w kraju. Można tu używać dowolnego paliwa kotłowego, a czynnikiem roboczym jest zwyczajna woda.

Budowa silników wodno-parowych jest niezwykle prosta. Mogą one również nadawać się jako pomocnicze rakiety startowe dla samolotów, szybowców i motoszybowców transportowych. Muszą wprawdzie posiadać znaczny ciężar i wymagają rozbudowy urządzeń naziemnych. Jednakże zalety z punktu widzenia ekonomicznego są wystarczające dla zrównoważenia tych wad.

Bardziej wnikliwe opracowanie konstrukcji użytkowych rakiet wodno-parowych oraz wprowadzenie ich do lotnictwa może skrócić rozbieg samolotów przy starcie, zwiększyć ich ciężar użyteczny oraz bezpieczeństwo startu.

Dalsze prace nad rakietami tego typu powinny znacznie rozszerzyć zakres ich zainteresowań.

ZASTOSOWANIE JONOWEGO SILNIKA RELATYWISTYCZNEGO W ASTRONAUTYCE

MGR inż. Lech Bobrowski opracowuje ostatnio zagadnienie możliwości stosowania ekceleratorów liniowych z wnęką rezonansową na duże energie i duże prądy, do napędu rakiet kosmicznych. Użycie takiego silnika do sztucznego satelity z załogą pozwoli na zmianę jego orbity eliptycznej wokół Ziemi.

Taki sztuczny księżyc przekształci się wówczas w pojazd kosmiczny do daleko idącej penetracji układu słonecznego. W ciągu czterech lat podróży rakiety silnik wyrzuci zaledwie 780 kG wodoru w postaci strumienia protonów i elektronów z prędkościami bliskimi prędkości światła. Rakieta powróci na swą wyjściową, eliptyczną orbitę wokół Ziemi, stając się ponownie jej sztucznym satelitą.

Źródłami energii relatywistycznego silnika jonowego będzie łącznie energia słoneczna oraz reaktor jądrowy. Sprawność takiego silnika wzrasta w miarę wzrostu prędkości rakiety. **(A. T.)**

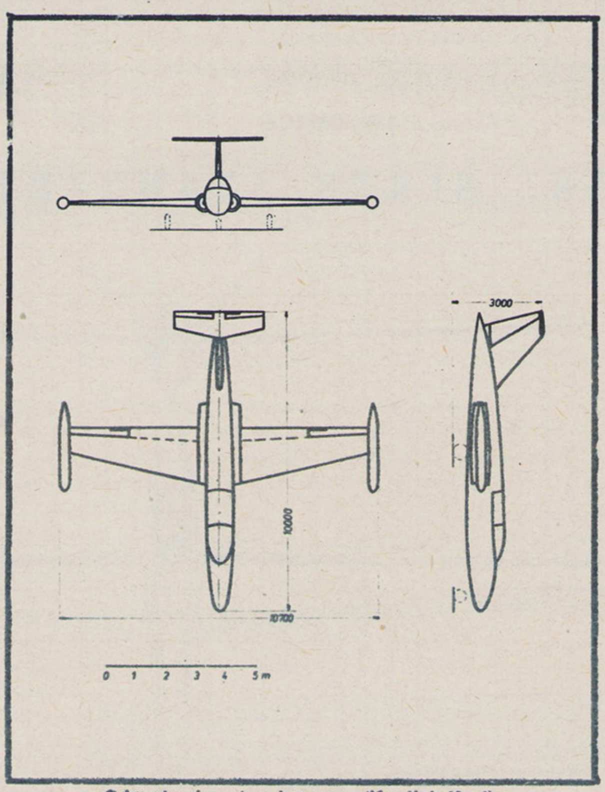
KONSTRUKCJE LOTNICZE STUDENTÓW NRD

Jedną z ciekawszych prac Instytutu Lotnictwa Wyższej Szkoły Technicznej w Dreźnie (NRD) jest projekt odrzutowego samolotu treningowego przygotowany przez studentów pod kierunkiem prof. inż. Landmanna.

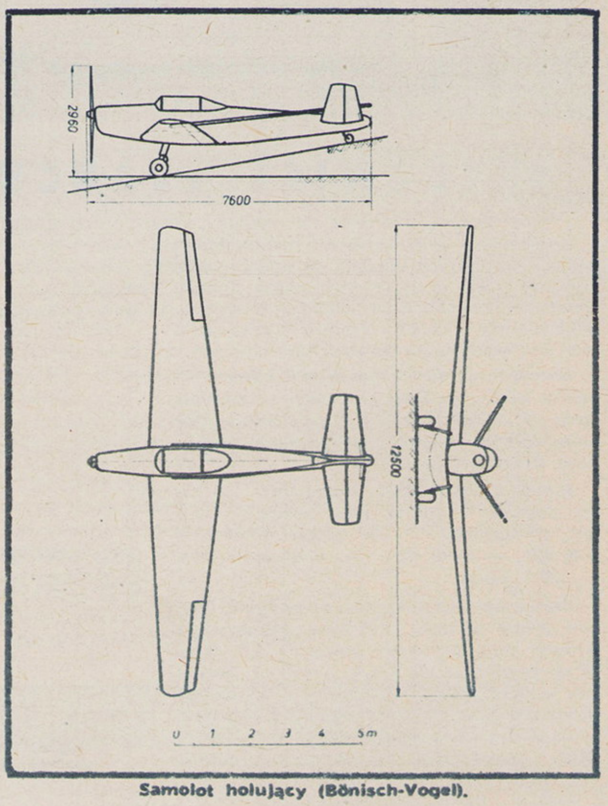
Według założeń ma to być samolot dwumiejscowy o ciężarze w locie nieprzekraczającym 3 000 kG. Prędkość max. rzędu — 750 km/h. Czas trwania lotu 1,5—2 h. Profil płata laminarny NACA 651—412. Konstrukcja metalowa. Dwa silniki turboodrzutowe zabudowane przy kadłubie, u nasady skrzydeł. Miejsca załogi ustawione w tandem. Samolot nie jest przewidziany do użytkowania na lotniskach trawiastych. Fotele wyrzucane. Samolot nie zabiera uzbrojenia i jest przewidywany jako szkolny, z tym oczywiście, że pilot wyszkolony wstępnie na małym, tanim odrzutowcu będzie miał ułatwione dalsze szkolenie na maszynach wojskowych.

Drugim opracowywanym samolotem „studenckim" jest jednomiejscowa maszyna holująca. Czas wznoszenia na 1 000 m — 2,63 min. Zapas paliwa umożliwia 17 lotów holujących na wysokość 1 000 m. Prędkość min. — 83,5 km/h, lądowania — 67,5 km/h. Samolot jest przewidziany do holowania szybowców na linie długości rzędu 10 m zaczepionej w środku ciężkości samolotu. Szybowiec leci nad maszyną holującą i „pomaga" jej przy starcie. Według obliczeń „pomoc" ta jest tym skuteczniejsza im większa jest różnica pomiędzy obciążeniem powierzchni samolotu i szybowca. Po starcie szybowiec nadal leci nad samolotem i pilot prowadzi szybowiec obserwując końce skrzydeł maszyny silnikowej.

Konstrukcja drewniana. Silnik o mocy 145/125 KM. Profil płata NACA 23015. Płat wyposażony w klapy. Zaczepy do holu: normalny w końcu kadłuba oraz rozwidlony (lina lub rura). Najkorzystniejsza prędkość holowania 100—115 km/h.



Odrzutowiec treningowy (Kaplick-Keri).



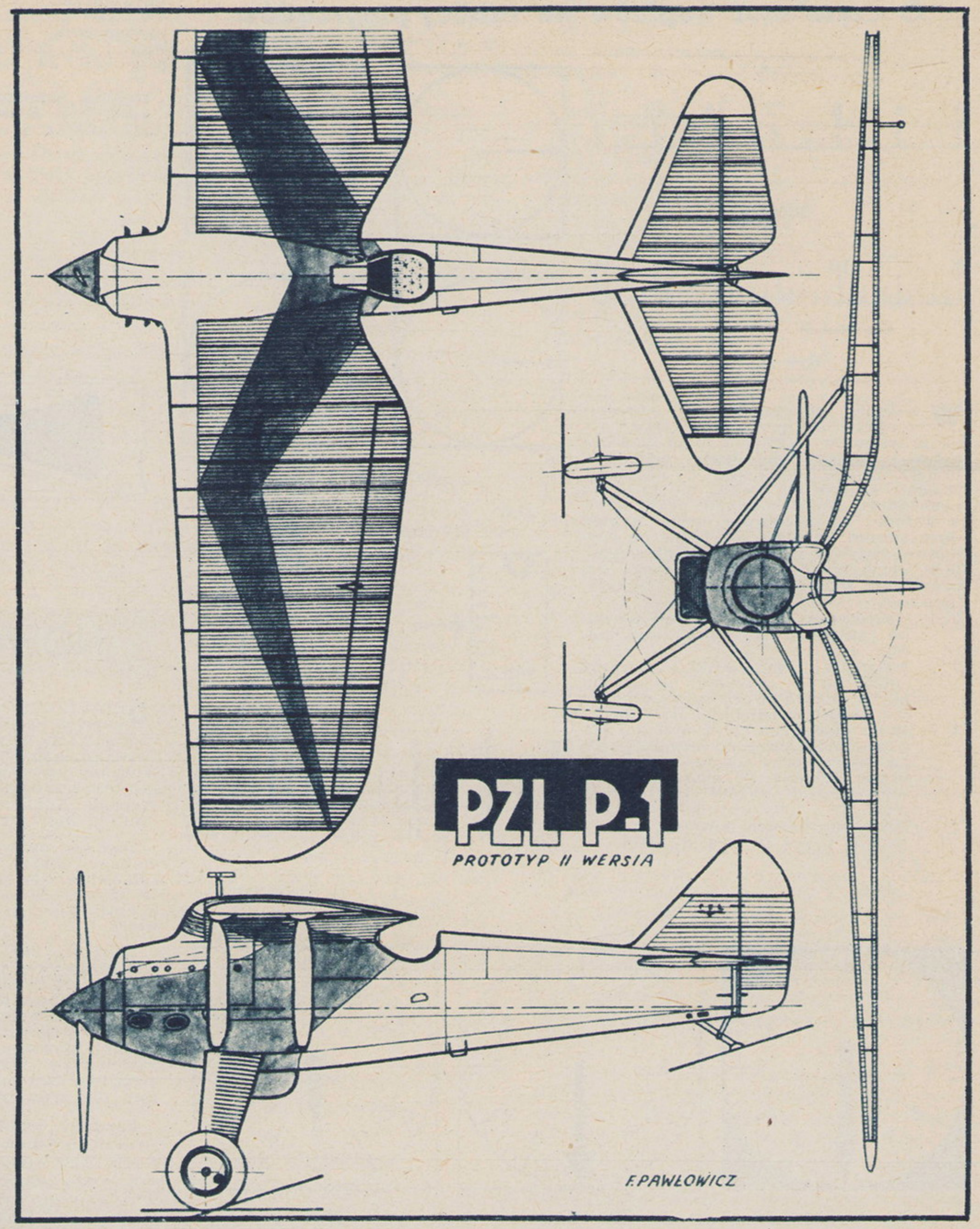
Samolot holujący (Bönisch-Vogel).

(Prawo przedruku zastrzeżone)

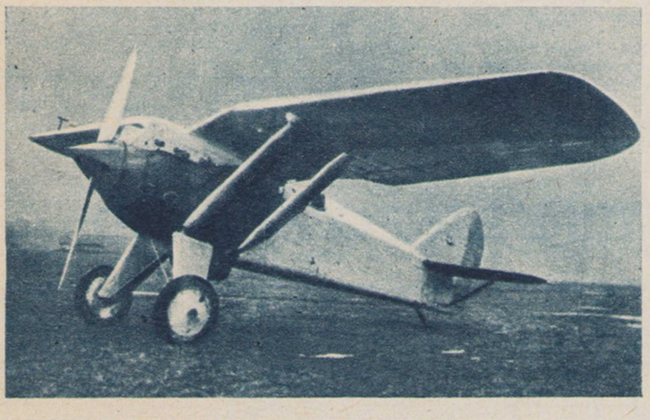
SAMOLOT MYŚLIWSKI PZL — P-1

Druga wersja samolotu myśliwskiego PZL P-1 konstrukcji inż. Z. Puławskiego posiadała konstrukcję całkowicie metalową, jak wszystkie samoloty myśliwskie typu „P". Płat o charakterystycznym obrysie posiadał zmienny profil wzdłuż całej rozpiętości. Przy wyborze profilu płata konstruktor dążył przede wszystkim do uzyskania minimum oporu przy małych kątach natarcia oraz możliwości użycia względnie wysokich dźwigarów dla otrzymania lżejszej konstrukcji. Zastosowano więc zmienny profil dwuwypukły inż. R. Bartla BM 37 IIa, który był najgrubszy przy zastrzałach (16%) i stopniowo zmieniał grubość do 8% na końcach płata. W miejscu umocowania płata do kadłuba posiadał on grubość 6,5%. Płat miał dwa dźwigary duralowe o przekroju dwuteowym, które wykonane były z kątowników oraz posiadały zmienną wysokość, grubość i szerokość pasów. Dźwigary tworzyły bardzo sztywną kratownicę przestrzenną. Szczelinowe lotki zawieszone były na wysięgnikach, zamocowanych do tylnego dźwigara. Pokrycie płata stanowiła blacha duralowa 0,25 mm, wg zakupionego patentu francuskiego inż. Vibault. Zamiast blaszanych żeber zastosowano wąskie paski w formie kątowników z cienkiej blachy, nitowane do konstrukcji pracującej i mające jeden bok wycięty według profilu płata. Zakończenie skrzydeł było wykonane z blachy elektronowej. Kadłub składał się z dwóch zasadniczych części, przedniej i tylnej połączonych ze sobą nitami. Przednia część kadłuba spełniała rolę łoża silnikowego oraz części wiążącej płat i podwozie. Wykonana ona była z kształtowników i blach. Tylna część kadłuba to kratownica, której pokrycie stanowiła gładka blacha duralowa. Podwozie składało się z niezależnych goleni, wykonanych z blachy duralowej. Amortyzatory połączone były (z goleniami) cięgnami profilowymi ze stali chromoniklowej. Zastosowano amortyzatory olejowo - powietrzne Vickers, umieszczone wewnątrz kadłuba. Dwa zbiorniki paliwowe wbudowane były w skrzydła. Kabina posiadała regulowany fotel i orczyk. Sterownice osadzone były na łożyskach kulkowych. Przyrządy pokładowe zebrane w dwie grupy: z lewej strony tablicy — przyrządy kontroli pracy silnika, z prawej — przyrządy nawigacyjne. Samolot P-1 podobnie jak i pierwsza wersja prototypowa, wyposażony był w silnik dwurzędowy o układzie „V" chłodzony cieczą, wytwórni Hispano-Suiza o mocy 600 KM. Smigło dwułopatowe, metalowe. Uzbrojenie stanowiły dwa karabiny maszynowe Vickers, strzelające przez tarczę śmigła. Obie wersje samolotu P-1 różniły się tylko nieznacznie długością. Podana w opisie długość maszyny dotyczy pierwszej wersji.

FELIKS PAWŁOWICZ



PZL P-1 (druga wersja). Foto ze zbiorów autora



DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	—	10,85 m
Długość	—	6,97 m
Wysokość	—	2,96 m
Pow. nośna	—	19,50 m²
Wydłużenie	—	5,97
Ciężar własny	—	1 118 kG
Ciężar w locie	—	1 580 kG
Prędkość max.	—	302 km/h
Prędkość lądowania	—	102 km/h
Prędkość max. (2 000 m)	—	293 km/h
Czas wznoszenia (5 000 m)	—	9 min
Pułap	—	8 600 m

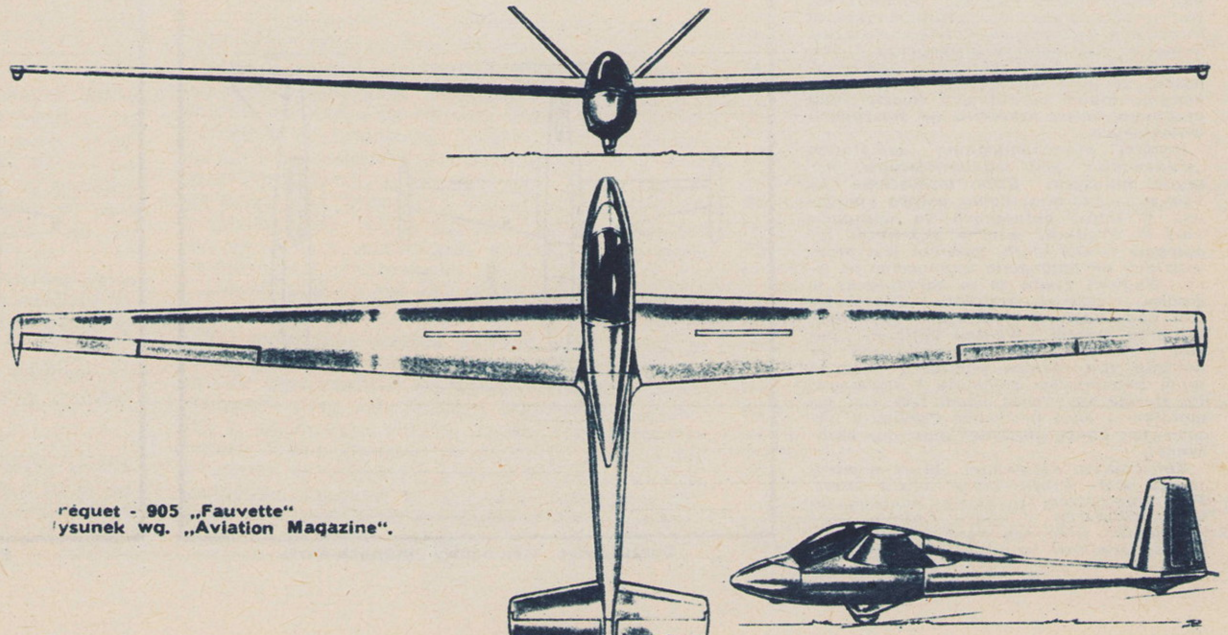
SZYBOWIEC FRANCUSKI KLASY STANDART BREGUET-905

Najnowszy szybowiec jednomiejscowy opracowany przez zakłady Bréguet przewidywany jako wyposażenie ekipy francuskiej na zawodach w Lesznie oraz jako podstawowy sprzęt treningowo-wyczynowy dla aeroklubów krajowych.

Konstrukcja mieszana. Profil płata z rodziny NACA-63. Koło podwozia — niewciągane w locie. Usterzenie motylkowe. Wyposażenie w komplet przyrządów, aparaturę tlenową i radio UKF.

DANE TECHNICZNE: Rozpiętość — 15,0 m, długość — 6,0 m, pow. nośna — 11,25 m², wydłużenie — 20. Ciężar własny — 148 kG, w locie 231 kG, obciążenie pow. — 20,5 kG/m².

Szybowiec Bréguet 905 przechodzi obecnie próby w locie. Pierwsze pomiary wykazały: min. prędkość opadania 0,6 m/sek. przy prędkości 60 km/h, prędkość opadania przy prędkości 100 km/h — 1,1 m/sek. przy 120 km/h — 2 m/sek, przy 135 km/h — 3,1 m/sek. przy 150 km/h — 5 m/sek. Max. doskonałość — 32 przy prędkości 72 km/h.



réquet - 905 „Fauvette"
ysunek wg. „Aviation Magazine".

EDGAR PERCIVAL EP-9 ● WIELKA BRYTANIA

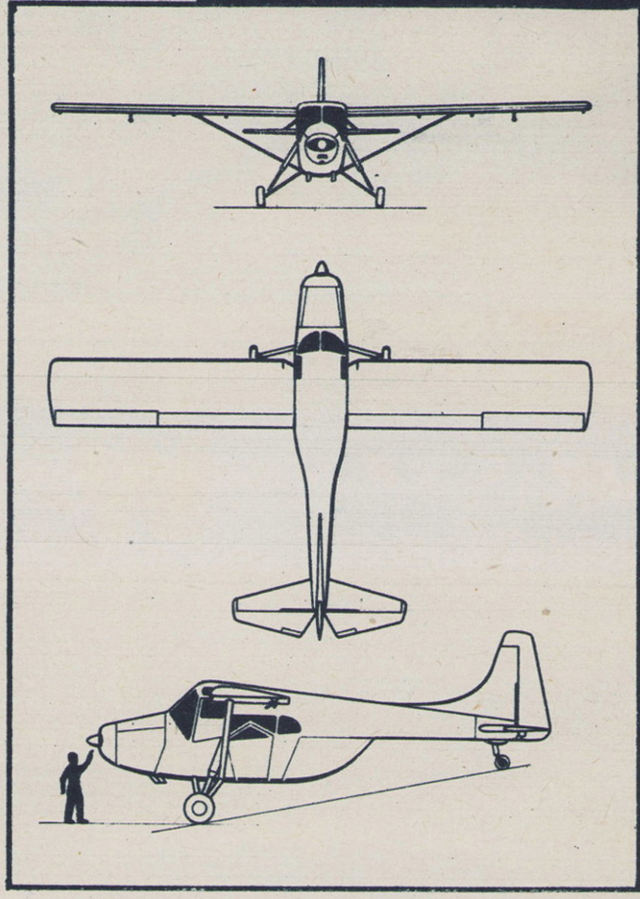
Zbudowany zasadniczo na zamówienie zagranicznych użytkowników (Nowa Zelandia, Australia, Kanada) jako samolot rolniczy, EP-9 jest samolotem uniwersalnym, mogącym dodatkowo spełniać takie zadania jak lekki transport, fotogrametria, przewóz chorych, wywożenie skoczków i holowanie szybowców.

Jednosilnikowy górnopłat zastrzałowy konstrukcji metalowej. Prostokątne skrzydła o stałym profilu i dużym wydłużeniu wsparte są z każdej strony pojedynczym zastrzałem. Klapy szczelinowe (pół-Fowler). Kadłub konstrukcji kratownicowej kryty w części przedniej blachą a w tylnej płótnem. Część przednia kadłuba zawiera kabinę załogi (2 miejsca obok siebie) o doskonałej widoczności umieszczoną przed główną wzmocnioną ramą kadłuba oraz kabinę pasażersko-transportową za ramą. Kabina ta może pomieścić 4 pasażerów lub odpowiedni ładunek. Dostęp do kabiny przez boczne drzwi lub otwierany właz tylny. Tylna część kadłuba spełnia rolę wspornika usterzenia. Klasyczne podwozie stałe typu trójgoleniowego o bardzo dużym skoku i mocnej konstrukcji dopuszcza prędkości pionowe rzędu 3 m/sek. Silnik płaski Lycoming GO-480 B o mocy 270 KM. Śmigło przestawialne.

(JS)

DANE TECHNICZNE

Wymiary:		
Rozpiętość	—	13,25 m
Długość	—	10,76 m
Wysokość	—	4,86 m
Powierzchnia nośna	—	21,15 m²
Wydłużenie	—	8,3
Ciężary:		
Ciężar własny	—	840 kG
Ciężar w locie	—	1 610 kG
Obciążenie powierzchni	—	76 kG/m²
Obciążenie mocy	—	6 kG/KM
Osiągi:		
Prędkość maksymalna	—	236 km/h
Prędkość przelotowa	—	206 km/h
Prędkość lądowania	—	60 km/h
Prędkość wznoszenia	—	5,8 m/sek
Zasięg	—	934 km



TOYO TT-10 ● JAPONIA

Wytwórnia lotnicza Toyo Koku Kabushiki Kaisha została utworzona w 1952 r. Oprócz budowy z licencji samolotu amerykańskiego Fletcher FD-25 „Defender", wytwórnia opracowała własny prototyp samolotu szkolnego Toyo TT-10, który został oblatany w końcu 1952 r. Od 1953 r. samolot ten jest produkowany seryjnie.

Toyo TT-10 jest dwumiejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji mieszanej.

Płat dwudzielny o obrysie trapezowym z zaokrąglonymi końcami odznacza się dość znacznym skosem. Profil NACA-1415 u nasady zmienia się na NACA-2410 na końcach. Ponadto zastosowano skręcenie geometryczne. Klapy szczelinowe między lotkami a kadłubem. Konstrukcja skrzydeł — dwudźwigarowa, całkowicie drewniana.

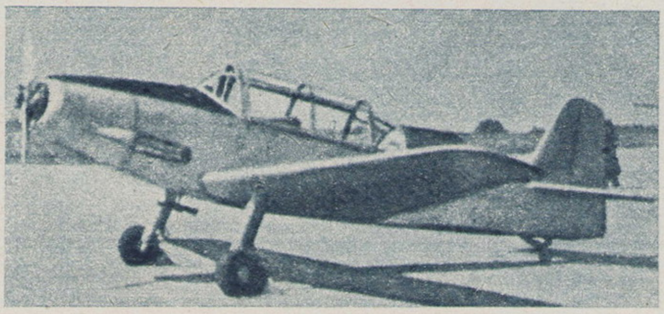
Kadłub zbudowany jako kratownica spawana z rur stalowych oprofilowany listwami i kryty płótnem. Kabina załogi z miejscami w tandem nakryta jest odsuwaną do tyłu osłoną z plexi.

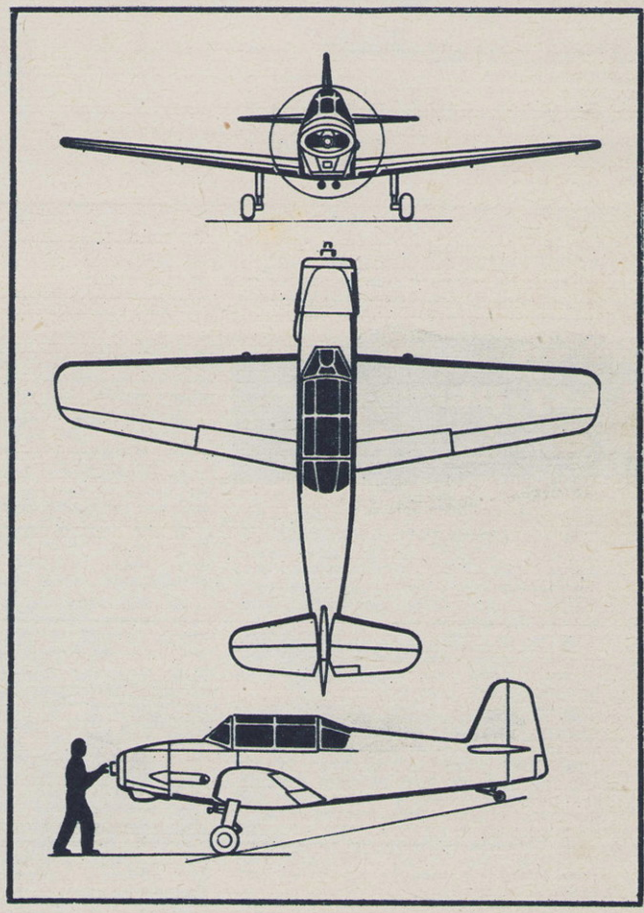
Usterzenie wolnonośne, konstrukcji drewnianej. Podwozie stałe o układzie klasycznym.

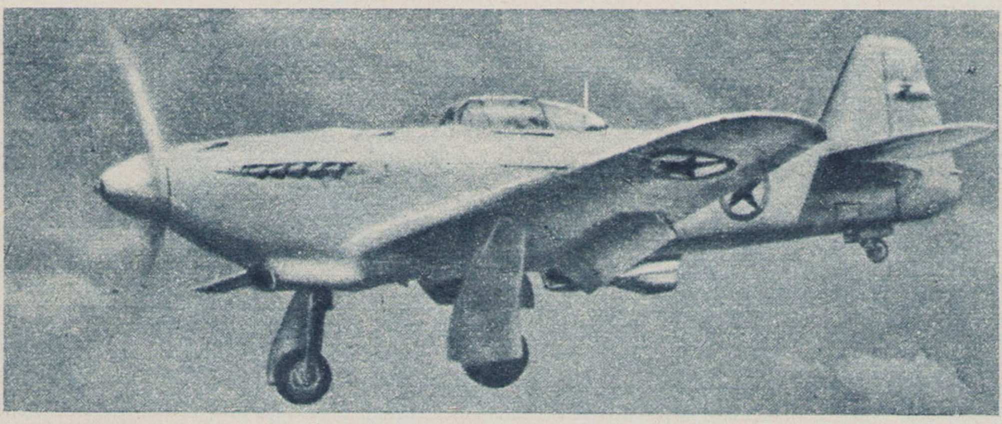
Silnik płaski Lycoming O-290-D2 o mocy 140 KM. Śmigło przestawialne. (JS)

DANE TECHNICZNE

Wymiary:		
Rozpiętość	—	8,60 m
Długość	—	7,15 m
Wysokość	—	2,10 m
Powierzchnia nośna	—	12,00 m²
Wydłużenie	—	6
Ciężary:		
Ciężar własny	—	568 kG
Ciężar w locie	—	800 kG
Obciążenie powierzchni	—	67 kG/m²
Obciążenie mocy	—	5,7 kG/KM
Osiągi:		
Prędkość maksymalna	—	235 km/h
Prędkość przelotowa	—	190 km/h
Prędkość min. bez klap	—	92 km/h
Prędkość min. z klapami	—	80 km/h
Prędkość wznoszenia	—	3,8 m/sek
Pułap	—	4 300 m
Zasięg	—	760 km
Rozbieg	—	140 m
Długość lądowania znad przeszkody 15 m	—	300 m



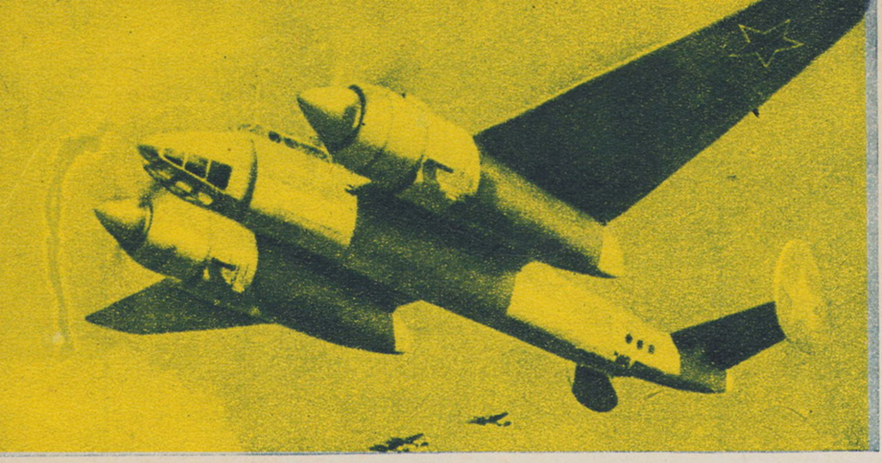




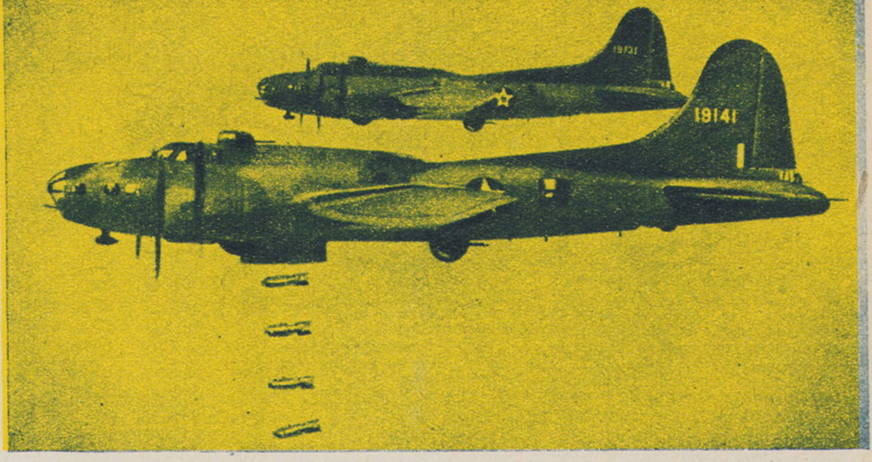
S-49 ● JUGOSŁAWIA

Jednomiejscowy samolot myśliwski. Był to pierwszy po wojnie myśliwiec produkowany seryjnie w Jugosławii. Opracowany w 1948 r. przez zespół: Siwcev, Zrnić i Popović. Produkcja seryjna od 1951 r. S-49 przypomina sylwetką radziecki Jak-9. Był budowany w 2 wersjach: S-49A (1951 r.) konstrukcji mieszanej (płat drewniany) oraz S-49C (1952 r.) konstrukcji całkowicie metalowej. S-49A był wyposażony w radziecki silnik chłodzony cieczą WK-105 PF-2 (1 300 KM) z dwustopniową sprężarką, S-49C latał z silnikiem Hispano-Suiza 12Z (1 500 KM) dostarczonym przez Anglię w ilości 80 sztuk. Należy dodać, że był również zbudowany prototyp doświadczalny z poniemieckim silnikiem Daimler Benz DB-605 (1 250 KM). Uzbrojenie: S-49A — 2 k. masz. — 12,7 mm w kadłubie i działko 20 mm strzelające przez piastę śmigła, S-49C (myśliwiec-bombowiec) — 2 k. masz. w kadłubie oraz 4 bomby 25 lub 50 kG oraz 4 pociski rakietowe 127 mm.

DANE TECHNICZNE: Rozpiętość (S-49A) — 10,3 m, długość — 8,4 m, wysokość — 3,2 m. Ciężar w locie — 3 000 kG (S-49A), 3 200 kG (S-49C). Prędkość max. — 580 do 600 km/h (S-49A w zależności od silnika), 640 km/h (S-49C na wys. 1 525 m). Pułap — 95 00 m (S-49A), 10 000 m (S-49C). Zasięg — 800 km (S-49C bez bomb i rakiet).

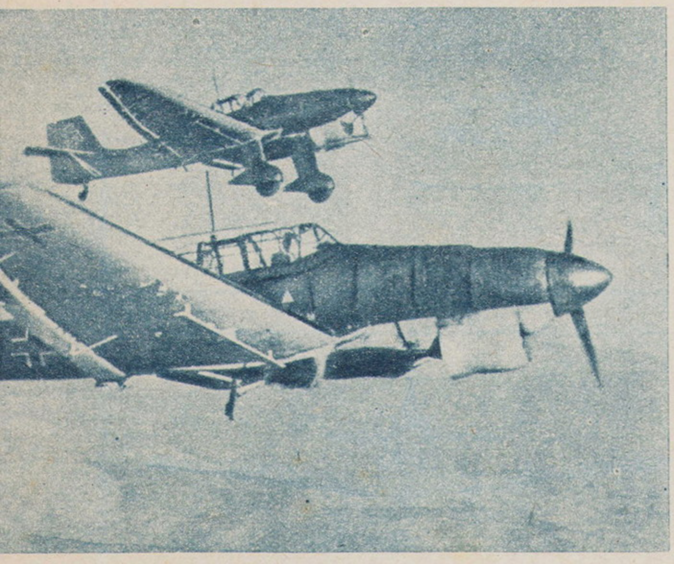


Radziecki bombowiec Tu-2, następca Pe-2, na którym spoczywał w ostatniej fazie wojny główny ciężar walk na froncie wschodnim.

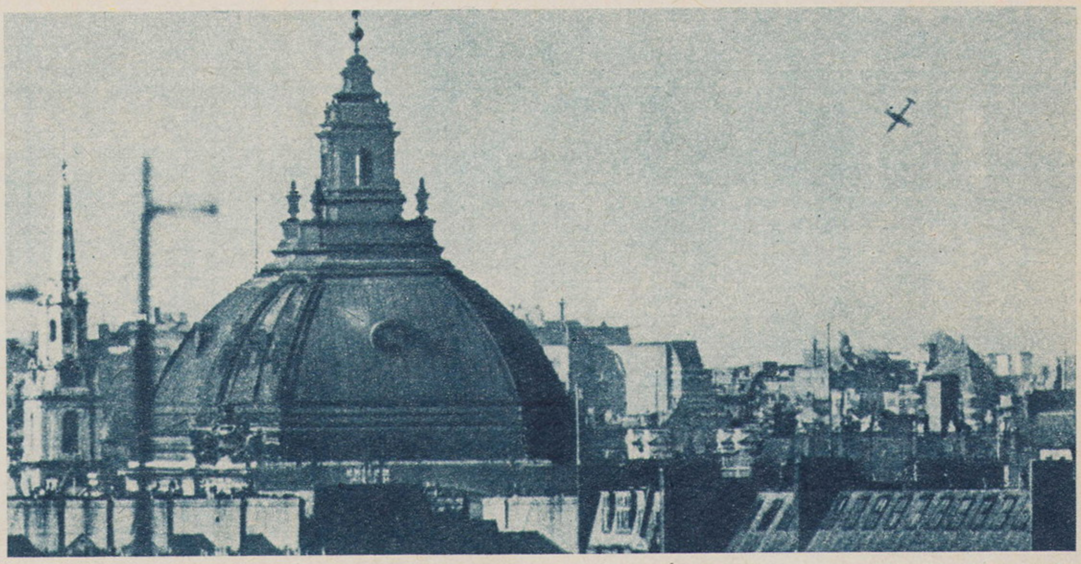


Amerykańska „Latająca forteca", podstawowy bombowiec strategiczny Sprzymierzonych w Europie i na Dalekim Wschodzie.

9 MAJA 1945 – 1958 W ROCZNICĘ ZW



Niemiecki bombowiec nurkujący Ju-87 stracił podwozie przy ataku na bohatersko broniące się Westerplatte w Gdańsku w 1939 r.



Rotterdam, Paryż, Londyn i wiele innych stolic i miast Europy odczuło na sobie barbarzyńskie ataki lotnictwa hitlerowskiego. Na zdjęciu: samolot-pocisk V-1 w chwili gdy spada na Londyn; dodajmy, że broniąc tego miasta myśliwcy polscy zestrzelili 190 bomb V-1.

Czy pamiętacie że...?

● 7 sierpnia 1941 r. samoloty radzieckie DB-3F (Ił-4) dowodzone przez płk. E. Preobrażeńskiego bombardowały po raz pierwszy Berlin i powróciły bez strat własnych do baz.

● Straty lotnictwa niemieckiego w pierwszym roku walk z ZSRR wyniosły 20 000, po trzech latach — ponad 50 000 maszyn.

● W czasie walk o Stalingrad Niemcy wykonali ponad 100 000 startów bojowych zrzucili około 1 000 000 bomb o łącznej wadze 100 000 ton. W tym okresie myśliwcy radzieccy zestrzelili ponad 300 maszyn, w tym 200 bombowców.

● Podczas walk w Kurskim Łuku wietrzne liczące po 200—250 ma- (lato 1943 r.) toczyły się bitwy poszyn.

● W latach wojny około 25 000 myśliwców konstrukcji A. Jakowlewa opuściło zakłady lotnicze.

● W okresie wojny (do 8 maja 1945 r.) Polacy walcząc na wszystkich frontach zestrzelili ponad 1 000 maszyn wroga.

● Pierwszy nalot na Moskwę wykonali Niemcy 22 lipca 1941 r. w składzie ponad 200 bombowców lecących falami. Myśliwcy radzieccy walczący m. in. na samolotach MiG-3 rozbili szyki wroga, tak, że nad miasto przedostały się tylko pojedyncze maszyny. Ogółem przez cały okres wojny Niemcy wykonali ponad 8 500 startów samolotów bojowych na Moskwe. Dzieki myśliwcom i obronie naziemnej jedynie 243 pojedyncze maszyny przedarły sie nad miasto. Łącznie w czasie „bitwy o Moskwe" Niemcy stracili około 1 400 maszyn zniszczonych przez myśliwców i obronę naziemną.

● Największy nalot na Niemcy w minionej wojnie miał miejsce 22 lutego 1945 r., gdy równocześnie wystartowało 10 000 samolotów Sprzymierzonych.

● Oddziały marszałka J. Tito zniszczyły lub zestrzeliły 309 maszyn wroga.

● Skuteczność bomb zapalających użytych w wojnie była 4—5 razy wyższa od bomb burzących.

● Po wojnie znaleziono tylko w brytyjskiej strefie okupacyjnej w Niemczech 600 000 bomb z tego 40 000 ton bomb gazowych.

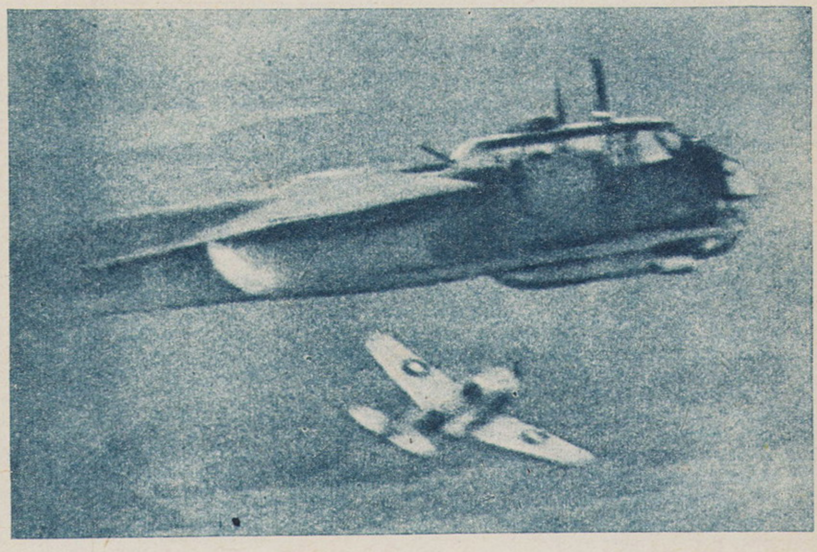
● Od 1940 do 1944 r. w USA zbudowano 231 000 samolotów, z czego 70 522 w roku 1944. Straty wyniosły 45 000 maszyn.

● Podczas walk w Libii większość szturmowych „Hurricane" uzbrojonych w działka przeciwczołgowe było zestrzelonych przez własną piechotę zanim zaatakowały z małej wysokości nieprzyjaciela. Prawie wszystkie myśliwce „Typhoon" użyto po raz pierwszy pod Dieppe były zestrzelone przez „Spitfire", które brały ich za FW-190. W czasie desantu na Sycylię, w ciągu pierwszych 2 dni, własne oddziały zestrzeliły 400 maszyn Sprzymierzonych w tym wiele szybowców transportowych z piechotą. Powodem tych wypadków była nieznajomość sylwetek samolotów.

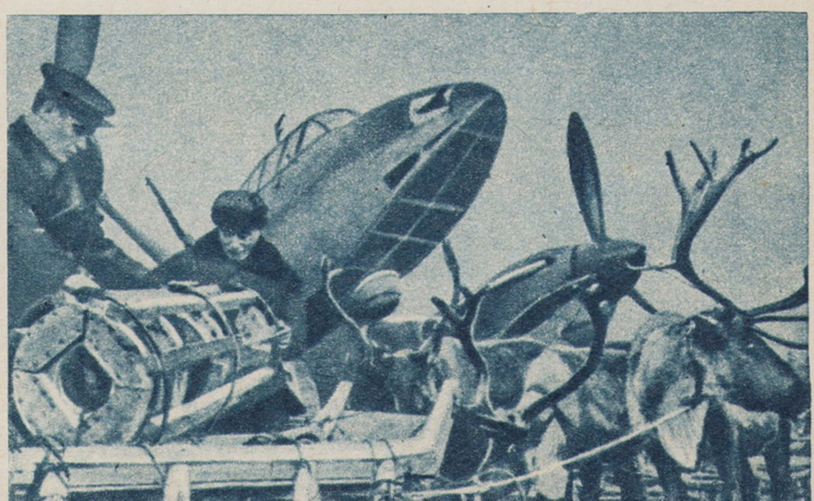
● W okresie od 2 sierpnia 1939 r. do 7 maja 1945 r. w USA wyszkolono 596 256 specjalistów lotniczych, w tym: 224 331 pilotów, 46 121 nawigatorów, 42 908 bombardierów i 232 896 strzelców pokładowych. Tylko w 1944 r. wyszkolono 270 605 osób. Na szkolenie (1940—44 r.) zużyto 11 864 969 h.

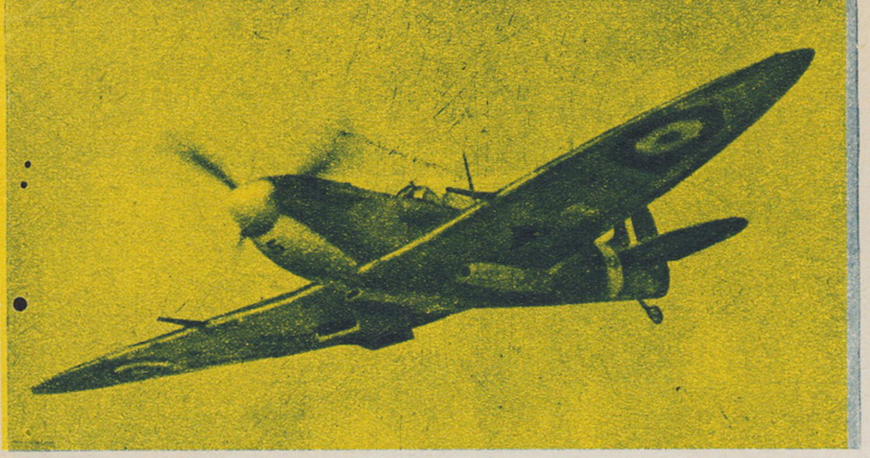
● 8 armia lotnicza USA, stacjonująca od lata 1943 r. w Anglii mogła codziennie wysyłać 1 500 „fortec latających" w osłonie 800 myśliwców.

● Mieszkańcy rejonów dalekiej północy ZSRR zakupili w czasie wojny myśliwiec, na którym walczył ich rodak kpt. Tarasow. Tarasow zestrzelił 13 samolotów wroga i otrzymał tytuł Bohatera Związku Radzieckiego. Obecnie samolot znajduje sie w narodowym muzeum kraju Nienców.



Nieznane zdjęcia z walk. Wyżej: Atak myśliwca Curtiss „Hawk" na bombowiec niemiecki Do-17. Niżej: Podwożenie renami bomb do radzieckiego samolotu Pe-2 na dalekiej północy.

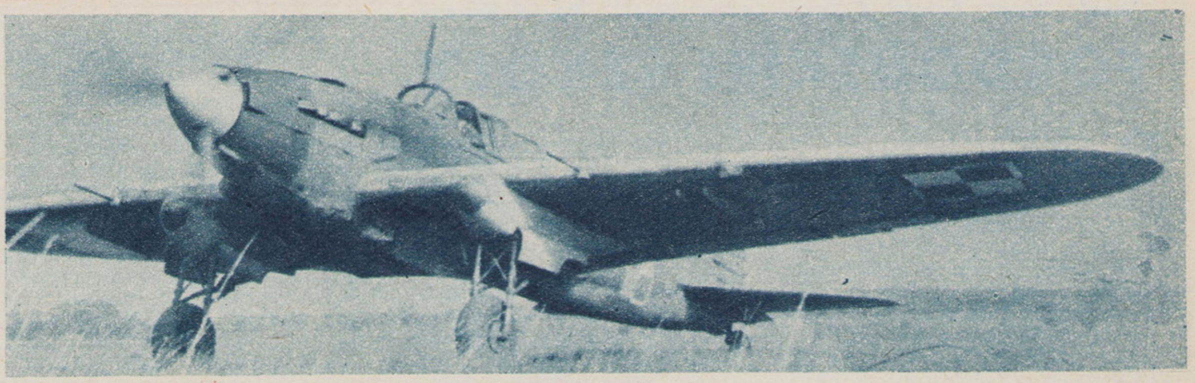




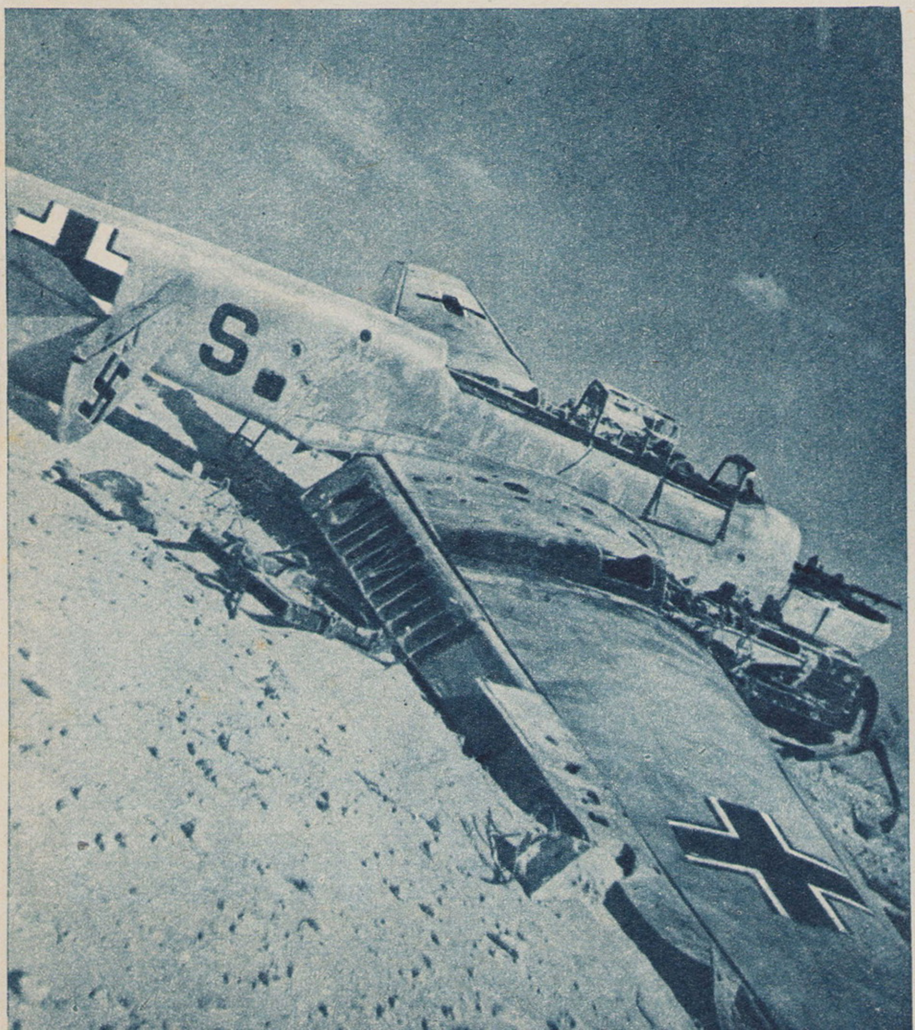
Angielski myśliwiec „Spitfire", na którym niemal przez cały okres wojny spoczywał główny ciężar walk na Zachodzie.

WYCIĘSTWA

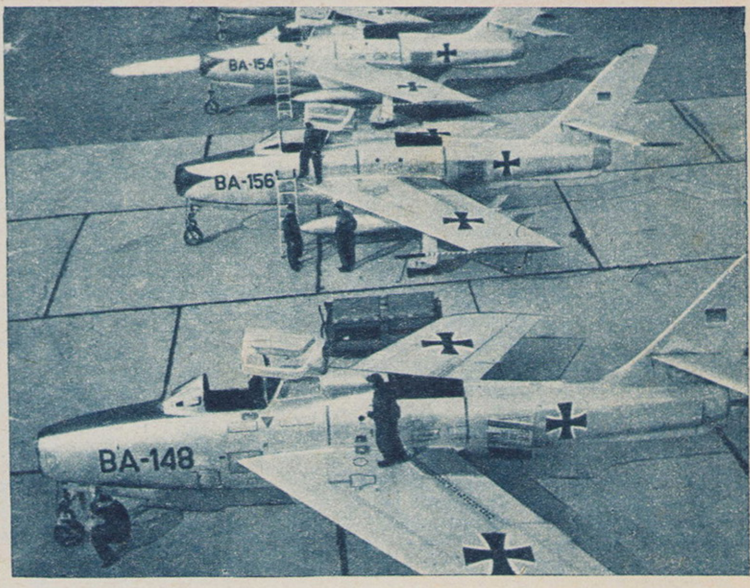
Lotnicy polscy walczyli w Europie, Afryce, Azji u boku wszystkich Sprzymierzeńców. Wyżej: Desant 1 Polskiej Brygady Spadochronowej pod Arnhem. Niżej: Samolot Ił-2, na którym walczyli w Polsce piloci 3 pułku lotnictwa szturmowego.



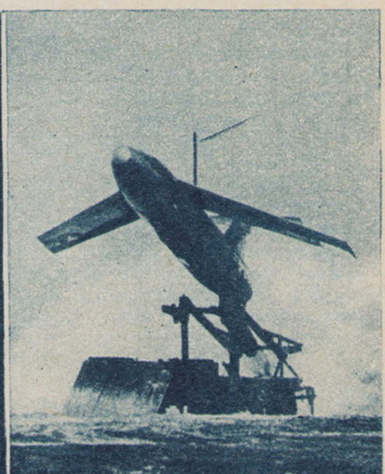
Koniec Luftwaffe III Rzeszy. Z lewej: Tak wyglądał uciekający za granicę marszałek H. Göring w momencie schwytania go przez Amerykanów; niedługo po tym stanął przed międzynarodowym trybunałem dla zbrodniarzy hitlerowskich w Norymberdze. Niżej: zestrzelony Messerschmitt Me-110.

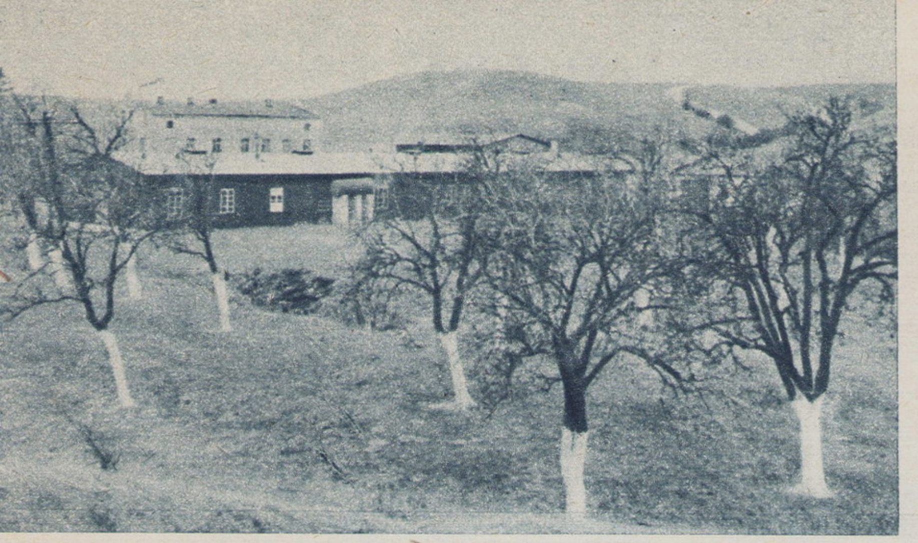


Uwaga: znowu Luftwaffe na horyzoncie

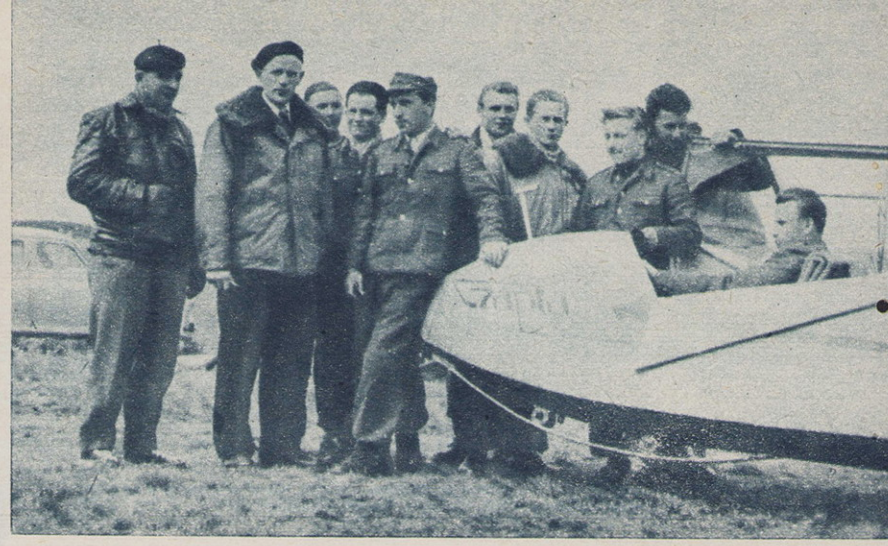


Dziś po 13 zaledwie latach w NRF odżywa znów militaryzm niemiecki. Lotnictwo bojowe, pociski sterowane, broń atomowa — coraz śmielej poczynają sobie odwetowcy z Bonn znajdujący się pod patronatem kół rządzących USA. Dlatego też pamiętając dobrze niedawną krwawą lekcję historii wołamy: **UWAGA — LUFTWAFFE ZNÓW NA HORYZONCIE!**





Zabudowania Szkoły Szybowcowej w Fordonie otoczone są przyjemnym sadem. Lotnisko szkoły położone jest na widocznych na dalszym planie wzgórzach.



Zdjęcie z serii pamiątkowych. Szef wyszkolenia Władysław Szejkowski (z lewej) i kierownik szkoły Franciszek Gołata z uczestnikami pierwszego tegorocznego turnusu.

JUBILEUSZ
FORDOŃSKIEJ SZKOŁY

DWADZIEŚCIA pięć lat to szmat czasu. Ileż to zmian zachodzi w jednym istnieniu ludzkim na przestrzeni tego okresu; niemowlęctwo, raczkowanie, szczęśliwe dzieciństwo, nie pozbawione zresztą wraz z rozpoczęciem nauki swoistych trosk i kłopotów, wreszcie... wiek dojrzały, w którym trzeba podejmować samodzielne niełatwe niejednokrotnie decyzje i droga otwarta w pełen niespodzianek świat.

Podobne etapy swego rozwoju przeszła w ciągu 25 lat Szkoła Szybowcowa w Fordonie, powstała z inicjatywy Kolejowego Koła Szybowcowego przy ZNTK w Bydgoszczy, której jako datę narodzin wpisano 12 lutego 1933 r. Zmiany jakie zaszły w ciągu tego okresu i nie tylko w niej, ale w ogóle w szybownictwie, charakteryzuje bardzo wyraźnie zdanie wypowiedziane przez instruktora z pierwszych lat jej istnienia, a następnie kierownika fordońskiej szkoły pilota Eugeniusza Jackowskiego: „Dawniej dosięgało pilota w locie moje wołanie przez tubę „oddaj drążek do przodu". Dzisiaj uwagi pilotowi podaje się za pomocą radia".

Poza tym chyba niewiele się tam zmieniło. To samo lotnisko, te same zabudowania, tylko nieco uszczuplone o budynek w mieście, którym kiedyś szkoła dysponowała. Lotnisko tak samo jak dawniej rozbrzmiewa gwarem szkolącej się młodzieży, ale ówczesne komendy „naciągaj liny", „puść" — zastąpił dzisiaj szum wyciągarek i ściągarek.

Życie szkoły fordońskiej nie płynęło nieprzerwanym potokiem. Przecięła je wojna, po której nastąpił okres wytężonej pracy od podstaw. Natychmiast po zakończeniu działań wojennych przebywająca na terenie województwa bydgoskiego grupa działaczy i entuzjastów z mrówczą pracowitością i troskliwością zbierała pozostawiony przez okupanta sprzęt lotniczy. Szybko też, dzięki pomocy jednostek Armii Radzieckiej, postawiono na miejscu spalonego w czasie wojny nowy hangar.

Kierownictwo szkoły, na czele którego stał najpierw ob. Walman, a następnie Eugeniusz Jackowski, skupiło wokół siebie grupę oddanych zapaleńców, pragnących się szkolić. Byli to między innymi Ryszard Palicki — obecnie pilot szybowcowy i samolotowy Aeroklubu Bydgoskiego, Franciszek Różański — posiadacz złotej odznaki z dwoma diamentami, Korneliusz Kępiński — członek zarządu Aeroklubu Bydgoskiego Klemens Kohls — najstarszy z obecnych pracowników fordońskiej szkoły, jej szef techniczny i Jan Rudzicki. Oni to za swoją trzymiesięczną pracę przy zabezpieczeniu sprzętu i przenoszeniu szybowców z drugiej strony Wisły przez uszkodzony most otrzymali bezpłatne wyszkolenie szybowcowe. W pierwszym bowiem okresie odradzania się szkoły uczniowie-piloci pokrywali koszty swego wyżywienia w wysokości 1 000 złotych.

Dzięki niestrudzonej pracy społecznej zgranego zespołu już w maju 1945 roku zorganizowano pierwszy po wojnie kurs doskonalący dla szybowcowej kadry instruktorskiej z całej Polski, w którym uczestniczyło 54 instruktorów. Natychmiast po zakończeniu tego kursu szkoła rozpoczęła swoją normalną działalność i do końca sezonu roku 1945 wyszkolono 107 pilotów do kategorii A i B, przy czym kadrę stanowili: dwóch instruktorów społecznych — Wojciech Strugalski i Bogdan Niewiadomski oraz jeden etatowy — Kazimierz Kaczmarek.

Od tej chwili szkoła rozwija z roku na rok swoją działalność, przechodząc kolejno, podobnie jak całe lotnictwo soportowe, spod kurateli Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji do PO „Służba Polsce", Ligi Lotniczej, LPŻ, a ostatnio APRL — przeżywając przy tym swoje wzloty i zahamowania. A osiągnięcia jej za okres ostatnich trzynastu lat zobrazuje najlepiej poniższe zestawienie.

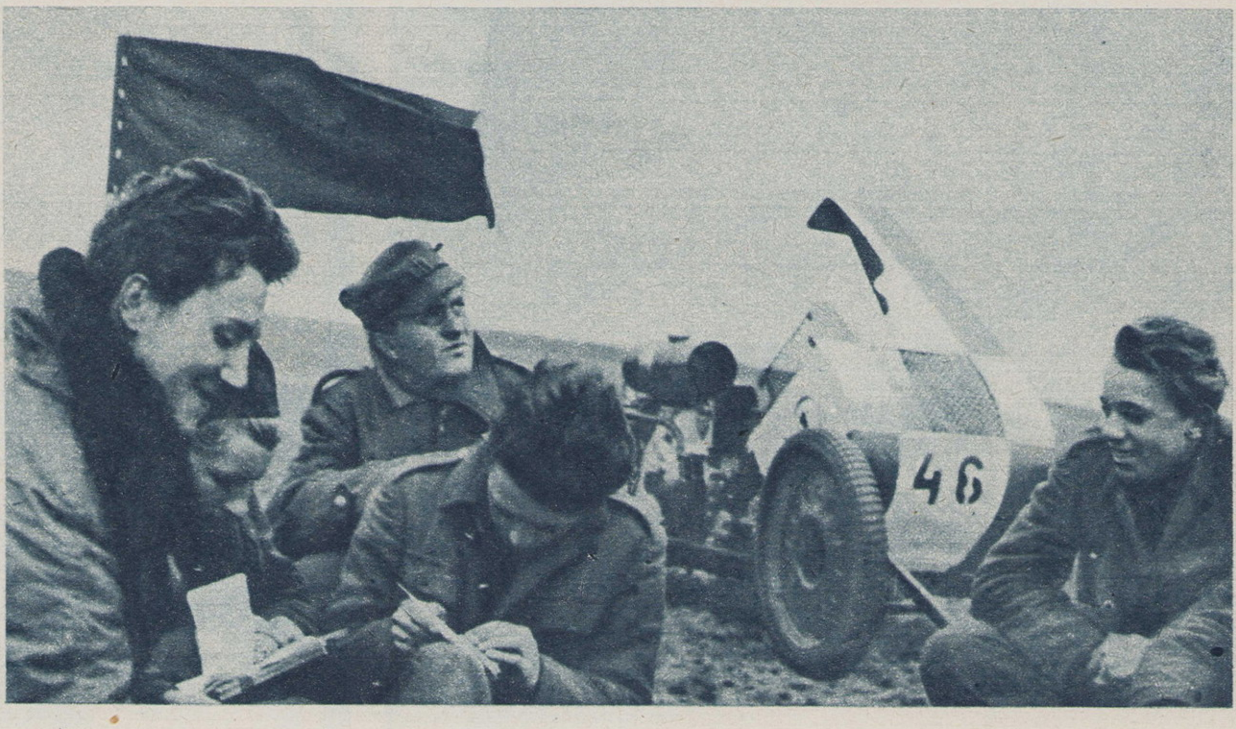
A jak wygląda szkoła dziś? Postarzała się po tych 25 latach. Ale ta starość jest tylko pozorna. Przypominają o niej jedynie podniszczone zabudowania szkolne, których konserwacja, z powodu ciągłych braków pieniędzy, pozostawia wiele do życzenia. I trzeba było aż jubileuszu, aby z tej okazji otrzymać trochę grosza na doprowadzenie budynków do nieco przyjemniejszego wyglądu. To tak na marginesie. Ważne jest natomiast, że działa w niej młodych duch w postaci zespołu oddanych pracowników, którzy dzielnie radzą sobie z niemałymi nieraz trudnościami, dążąc do jak najlepszego rozwoju szkoły. I właśnie z okazji jej „srebrnych godów" nie można nie wyrazić słów uznania takim długoletnim pracownikom, jak: kierownikowi szkoły Franciszkowi Gołacie, szefowi wyszkolenia, wychowawcy wielu znanych pilotów i instruktorów Władysławowi Szajkowskiemu, szefowi technicznemu i wychowankowi tej szkoły Klemensowi Kohlsowi, starszemu mechanikowi szybowcowemu Józefowi Grabarzowi oraz nieco młodszym — kierownikowi administracyjnemu Kazimierzowi Kwiatkowskiemu, instruktorom Helenie Hryńko i Jerzemu Kwiecińskiemu, technikowi szybowcowemu Zbigniewowi Gawińskiemu oraz mechanikom Józefowi Podkowińskiemu i Stanisławowi Gorczycy.

Nie wszystkie to nazwiska, które warto by wymienić. Ale niech nie czują urazy ci pominięci, bo przecież wiadomo, że wszystkie osiągnięcia — tak czysto wyszkoleniowe jak i to, że od roku istnieje warsztat remontowy szybowców zdolny zaspokoić całkowicie potrzeby szkoły oraz warsztat techniczny prowadzący konserwacje i remonty wyciągarek i ściągarek nie tylko szkolnych, ale również dla innych aeroklubów — jest przecież zasługą całego zespołu pracowników. I z nimi wszystkimi przechylamy dziś symboliczny puchar za dalszą pomyślność i rozwój Fordońskiej Jubilatki.

JADWIGA SARNOCIŃSKA

Rok	Ilość startów	Ilość wylatanych godzin	Ilość wyszkolonych pilotów
1945	1 400	97 h	107
1946	8 500	187 h	139
1947	10 500	247 h	277
1948	9 100	354 h	183
1949	11 000	309 h 20′	305
1950	12 150	417 h 43′	213
1951	7 800	325 h 57′	171
1952	9 494	349 h 47′	215
1953	10 213	326 h 50′	143
1954	14 245	485 h 57′	177
1955	13 281	376 h 13′	180
1956	17 716	557 h 02′	268
1957	18 731	780 h 27′	195

Na starcie każdą chwilę trzeba wykorzystać jak najbardziej racjonalnie. Gdy „Czapla" jest w powietrzu — jedni obserwują jej lot inni, jak np. Jan Zeman z Krosna (drugi od lewej) buduje model redukcyjny „Czapli".



POLOWANIE

TADEUSZ GÓRA

NAGLE WSTRZĄSNĄŁ NIM DRESZCZ. GWAŁTOWNIE SKIEROWAŁ MASZYNĘ W MIEJSCE, OD KTÓREGO NIE MÓGŁ ODERWAĆ WZROKU. W NIEWIELKIEJ ODLEGŁOŚCI OD TORU KOLEJOWEGO, W POBLIŻU NIEDUŻEJ KĘPY DRZEW, LEŻAŁY SZCZĄTKI „MUSTANGA”...

W SIERPNIU, czternaście lat temu, 316 dywizjon myśliwski stacjonował na lotnisku Coltishall, położonym na północ od miasta Norwich, w pobliżu wschodnich brzegów Anglii. Łatwo się domyśleć, że dywizjon swoje loty operacyjne wykonywał w kierunku wschodnim, dokładniej — atakował żeglugę nieprzyjaciela wzdłuż brzegów Norwegii, Niemiec i Danii. Było to przeważnie współdziałanie z dywizjonami „Beaufighter'ów” uzbrojonymi w rakiety i torpedy. Zadania 316 dyonu ograniczały się do osłony i wsparcia ogniowego. Loty te, aczkolwiek obfite w ciekawe i pełne emocji momenty, nie wystarczały już pilotom. Po usilnych staraniach dywizjon otrzymał zgodę na wykonywanie nadprogramowych lotów w rejon Wilhelmshaven — Bremen, których głównym celem było niszczenie transportów nieprzyjaciela. Mogły być one wykonywane w składzie czterech samolotów i pod warunkiem, że nie będą kolidowały z normalnym tokiem bojowej pracy dywizjonu.

Nie dalej jak piętnaście minut temu nad lotniskiem Coltishall przeleciało dwanaście „Mustangów”, w ładnym, zwartym szyku. Nie była to tylko chęć pokazania swych umiejętności, lecz uznanie dla nieznanych bohaterów walk powietrznych — mechaników. Piloci dokładali wszelkich starań, aby szyk w którym lecieli był miły dla tych, którzy patrzą z ziemi. Zwartością szyku i zachowaniem symetrii stwierdzali: To dla was, za waszą pracę i trud, patrzcie — tym razem wracamy wszyscy.

Jak zwykle po locie bojowym lotnicy skracając sobie drogę, szli przez lotnisko w kierunku kasyna. Dwóch z nich idąc szybszym krokiem zostawiło pozostałych kolegów daleko w tyle. Wkrótce znaleźli się w mieszkaniu. Tadek, który szedł pierwszy zrzucił kurtkę, podszedł do lustra i zdecydował.

— Muszę się ogolić i zmienić koszulę, to długo nie potrwa. A ty Tadziu się nie golisz?

— Nie, tylko się umyję. Pośpiesz się bo o dziewiątej...

— Ja właściwie nie jestem potrzebny. Tym razem ty dowodzisz, wystarczy jak sam pójdziesz.

— Wiesz przecież, że mamy obaj przyjść.

— Dobrze, a kto z tobą leci?

— Ten sam co zawsze, jeszcze mu się nie znudziło. A jak u ciebie?

— Nikt nie zdradza specjalnej ochoty z wyjątkiem tego młodego sierżanta, który niedawno przyszedł. Nie wiem jeszcze czy go wezmę. Ma dopiero kilkanaście lotów bojowych.

— Chodź już, czas najwyższy.

— Tylko buty przeczyszczę.

— Ależ ty się guzdrzesz!

— Jestem gotów, nie płacz.

Wkrótce znaleźli się przed obliczem station inteligence officer'a. Przyjął ich on jak zwykle bardzo serdecznie i zaraz przystąpił do rzeczy.

— Well gentleman — poza tym co zwykle, nie mam dla was nic specjalnego. Podam wam nowy rozkład pociągów do Wilhelmshaven i Bremen, z którego jestem pewny, zrobicie dobry użytek. Ponieważ największe nasilenie ruchu pociągów przypada na godzinę szóstą — szóstą trzydzieści, więc start przewiduję na czwartą dwadzieścia pięć. Przypominam jeszcze, że transporty wojskowe mają własną obronę przeciwlotniczą. Kto prowadzi tym razem?

Porucznik Karnkowski, w parze chorąży Marek.

— Kto w drugiej parze?

— Porucznik Góra i sierżant Jan Fusiara.

— O, nowe nazwisko — czy to ktoś z tych młodych pilotów?

— Tak. Ładnie lata i bardzo prosił, aby go zabrać na ten lot.

— Czy to nie za mało jak na tak poważne zadanie?

— Ma już kilkanaście lotów bojowych.

— To co innego, życzę więc panom powodzenia.

Wyszli.

— Tadziu, na którą zarządzisz odprawę?

— Nie wygłupiaj się, chodźmy do dispersall'u, zameldujemy się „wodzowi” i przejrzymy maszyny. Jeżeli na dzisiaj nie ma już żadnego startu, to omówimy lot na poczekaniu.

— Dobrze Tadziu, śmiem jednak zauważyć, że w dispersall'u nie ma nikogo, wszyscy są na śniadaniu. Słuchaj, coś mi się przypomniało, miałeś podobno jechać na urlop?

— Jutro, jeżeli mnie zawieziesz na dworzec. Pociąg mam przed dwunastą.

— Zdaje mi się, że ty zawsze masz pociąg. Zresztą wcale się nie dziwię, miałem przyjemność poznać twoją panią.

— Daj spokój, lepiej powiedz czy mnie odwieziesz na dworzec.

— Tadziu, mój „Opelek” jest zawsze do twojej dyspozycji. Jak go dobrze popchniesz i zaskoczy to na pewno pojedziemy.

Piloci weszli w tej chwili do kasyna, kurtki i czapki zostawili w holu, zaczesali włosy przed lustrem i skierowali się do jadalni.

— Tadek, siadajmy koło wodza. Powiedz mu, że jutro lecimy i że musimy się przygotować — może nas zwolni na dzisiaj.

Kapitan Bohdan Arct, dowódca 316 dywizjonu właśnie uporał się z kiełbaską i popijał herbatę z mlekiem, zgodnie ze zwyczajem tego kraju.

Porucznik Karnkowski podszedł do stołu gdzie siedział dowódca i zapytał:

— Czy można?

— Bardzo proszę, siadajcie panowie. Macie zezwolenie na lot i mam was zwolnić na dzisiaj. Czy tak?

— Właśnie — chcielibyśmy prosić.

— Na którą start?

— Czwarta dwadzieścia pięć.

— Kogo zabieracie?

— Marka i Fusiarę.

— Dobrze, ale do obiadu polecicie jeszcze na strzelanie. Na przyszły tydzień szykuje się dla dywizjonu ciekawe zadanie — z bombami.

— To cudownie, ale... jak to się robi?

— W tym sęk, że ja też nie bardzo wiem. Naszym celem ma być lotnisko w okolicy Bremen.

Po lotach, w pokoju dowódcy, porucznik Karnkowski zebrał swoją czwórkę przed mapą.

— Proszę kolegów — zaczął — start wyznaczono na godzinę czwartą dwadzieścia pięć. Zadanie podobne, jak w poprzednich lotach, atakujemy lokomotywy, a jeżeli będzie coś ciekawego na drogach to oczywiście też. W pierwszym ataku nie strzelamy, dajemy czas maszynistce na zatrzymanie pociągu i odejście od lokomotywy. Maszyniści i pasażerowie to przeważnie ludzie zatrudnieni przymusowo z krajów okupowanych. Wejście nad ląd jak dotychczas. Helgoland zostawiamy z lewej, dalej kierujemy się przez zatokę Wilhelmshaven, między zewnętrznym pierścieniem obrony przeciwlotniczej a miastem. Zatokę i rejon miasta przelecimy ławą na pełnym gazie. Dobrze przycisnąć się do ziemi, uważać tylko na przeszkody, szczególnie druty, których tam nie brakuje. Nad miastem są balony. Strzelać do nas nie powinni. Po okrążeniu miasta przelatujemy ponad lasem i już zupełnie bezpieczni rozpoczynamy robotę. Wejdziemy trochę wyżej na około sto pięćdziesiąt metrów. Proszę pamiętać o ubezpieczeniu, gdyż może się zdarzyć jakaś „gratka” i w powietrzu. Obsłużymy najpierw tory w okolicy Wilhelmshaven, a później zakręcimy na południe w kierunku Bremen. Tam polatamy trochę i wracamy do domu. Wyjście na morze, po zachodniej stronie miasta w kierunku na Helgoland. Na brzegu stoją jakieś „pukawki”, które już z daleka widać. Szurniemy po nich, a zanim się pozbierają będziemy na morzu poza ich zasięgiem. Cisza radiowa obowiązuje aż do Helgolandu. Dla ułatwienia, przez radio mówimy po imieniu, ale ponieważ jest dwóch Tadków ja będę „Biskupem”, tak jak mnie nazywacie, dalej bez zmian: Tadek, Marek i Janek. Przed startem podam jeszcze ostatnie dane meteo. Są jakieś pytania?... Proszę więc przejrzeć maszyny i do jutra. Aha! Gdyby komuś nawaliła maszyna — wracamy wszyscy. Tadek, zaraz po obiedzie przypomnimy sobie trasę. W takich lotach wolę się nie posługiwać mapą.

— Słusznie, tylko trochę później. Muszę jeszcze oblatać swoją maszynę. Coś znowu chlapie olejem.

— I... ulotnisz się jak ostatnio. Ja nie żartuję, trzeba przynajmniej godzinę posiedzieć nad mapą.

— „Biskup”, wierz mi, przyjdę na pewno. Potem pójdziemy do kina, jest fajny film, amerykański — dobrze?

— Możemy.

W nocy padał deszcz. Przed świtem po mokrej murawie lotniska kołowały na start cztery „Mustangi”.

— Ustawili się — ktoś powiedział.

Głos silników zaczął potężnieć. Zielone i czerwone światła były z każdą sekundą coraz bliżej, potem oddaliły się od ziemi.

DOKOŃCZENIE NA STRONIE 14

Poszli!

„Mustangi" leciały zwartym szykiem tuż nad ziemią. W słuchawkach panowała cisza. Przekraczając brzeg angielski myśliwcy już dość dobrze widzieli jego zarysy. „Biskup" wyłączył światła pozycyjne. Natychmiast pogasły światła pozostałych samolotów. Samoloty leciały teraz nad wodą. „Biskup" dał znak ręką — maszyny rozluźniły szyk. Wszędzie jak okiem sięgnąć morze. Czas jakby stracił miarę, wlecze się do znudzenia.

„Biskup" utrzymywał kurs dokładnie jak nigdy do tej pory. „Że też cholera ten deszcz musi padać — pomyślał — nic psia krew nie widzę". Trzeba lecieć esami aby się nie wpakować na Helgoland. „Biskup" położył maszynę w prawy zakręt i w tej samej chwili zobaczył groźny, skalisty brzeg wyspy.

„Przecież dopiero za trzy minuty mieliśmy być na jego wysokości. Gdybym nie zakręcił to bym ją zobaczył nie dalej jak z odległości jednego kilometra. Zakręt przy samej wyspie — fu! Ale by nam popędzili kota! Mamy szczęście".

Lecieli teraz kursem 170°. „Biskup" zwiększył prędkość. Za chwilę powinni przelatywać brzeg.

— By to jasny... — nic nie widać.

„Jeżeli zbyt wcześnie wykonałem zakręt to możemy wlecieć na balony. Trzeba poprawić trochę w lewo".

Z prawej strony zobaczył statek-latarnię, znany mu dobrze z poprzednich lotów.

— Jesteśmy na dobrej drodze.

— „Biskup" — powiedział Tadek — z tej łajby strzelają do nas!

— Mogą nam soli nasypać, teraz nie ma czasu. Zajmiemy się nią w drodze powrotnej.

Na szczęście deszcz przestał padać. Widzialność poprawiła się trochę i zobaczyli brzeg. Wkrótce przelatywali już nad przedmieściami Wilhelmshaven.

Tadek szukał wzrokiem znajomych obiektów. Z prawej zobaczył baterię dział przeciwlotniczych, a przy nich żołnierzy niemieckich. „Biskup" poszedł za bardzo w lewo — pomyślał — w poprzednim locie przelatywaliśmy bliżej miasta.

Co chwilę przeskakiwali linie wysokiego napięcia. W momencie, gdy wlatywali nad las artyleria dała ognia. Przed samolotami, nieco z lewej, rozrywały się pociski. Dawały o sobie znać obłoczkami czarnego dymu. „Biskup" nie raczył nawet zmienić kierunku lotu. Znad lasu wlecieli nad otwarty teren. Łagodnym zakrętem w prawo wyszli na kurs 270°. Lecieli teraz tuż pod podstawą chmur na wysokości stupięćdziesięciu metrów. Deszcz zaczął znowu mżyć. Pędzili wzdłuż toru, na którym powinni spotkać pociąg. „Biskup" wytężał wzrok.

— Cel przed nami!

Dowódca skierował maszynę wprost na lokomotywę. Marek, Tadek i Janek poszli za jego przykładem przelatując tuż nad pociągiem. „Biskup" chwilę leciał po prawej i zakrętem z prawej w lewo przeszedł do ataku. Samoloty zwiększały między sobą odległość.

Tadek rozglądał się dookoła pamiętając o obowiązku ubezpieczenia, chociaż wiedział, że przy takiej pogodzie prawdopodobieństwo spotkania samolotów nieprzyjaciela było znikome. Miał już położyć maszynę w zakręt, w ślad za pierwszą parą, gdy z prawej strony zauważył w oddali pociąg towarowy wyjeżdżający z rozwidlenia torów. Tor z rozwidlenia wchodził w las, do którego w tej właśnie chwili zbliżała się lokomotywa.

— „Biskup", z twojej lewej, pociąg towarowy!

— Tadek, zaopiekuj się nim. Wkrótce dołączę do ciebie.

— Już się robi.

Tadek przerzucił maszynę w prawy zakręt i skierował ją na pociąg, który wjeżdżał w las. Za nim leciał Janek. Las był tak wysoki, że pociąg ledwo było widać. „Spóźniłem się — pomyślał — nie będę przecież czekał, aż wyjedzie z lasu. Atakować wzdłuż lokomotywy to małe prawdopodobieństwo rozprucia kotła, ale jak nie można inaczej...".

Z prawej strony toru kilkaset metrów przed pociągiem zobaczył dość szeroki pas młodego lasu. Wydłużył więc zakręt, aby zaatakować lokomotywę, gdy będzie wjeżdżać w to miejsce.

— Janek, weź większą odległość, gdybym dostał zawcześnie to ty wykończ moją „robotę". Uważaj na drzewa.

— Jasne! — odpowiedział.

Tadek wyprowadził samolot z zakrętu w kierunku na skraj młodego lasu. Jeszcze kilka sekund a tam podjedzie lokomotywa. Odległość osiemset metrów. Zbliżyła się, Tadek prowadził ją w celowniku. Pięćset metrów. Nacisnął spust. Wtem nastąpił błysk pocisków na stalowym cielsku. Z lokomotywy wydostała się chmura pary.

Gdy zakończył atak coś gwałtownie szarpnęło „Mustangiem". Poczuł głuche uderzenia o kadłub i zobaczył blask rażący oczy jak błyskawica.

Śmigło miele jałowo — silnik nie pracuje.

— Janek, uważaj. Druty.

Tadek zrzucił zbiorniki podskrzydłowe i skierował jednocześnie maszynę trochę w prawo, w stronę niezalesionego terenu. Wysokość malała. Do skraju lasu pozostało około sześćset metrów. Maszyna leciała już tylko kilka metrów nad wierzchołkami drzew. Prędkość zmniejszała się coraz bardziej. „Mustang" dotykał prawie wierzchołków sosen.

Tadek ściąga drążek lekko na siebie — maszyna drży. Staruszko jeszcze chwilę — szepcze — zaraz ci popuszczę. Pilot czuje jak o kadłub otarły się gałęzie ostatniego drzewa. Prędkość niebezpiecznie mała. Teraz lekko oddaje drążek, zbliża się gwałtownie do ziemi. Prędkość wzrasta na tyle, że można wyrównać lot.

Przed nim w niewielkiej odległości zagon koniczyny. Tam zakończy swój lot. Opanowują go chaotyczne myśli: niewola... nie, przedrę się na południe do Jugosławii, do partyzantki, a może bliżej kraju.

— „Biskup"... ląduję, spalcie maszynę.

W słuchawkach cisza. Akumulator „wysiadł". Jeszcze chwila a będzie na ziemi. Powinien wyłączyć iskrowniki i zamknąć kran paliwa. Zapomniał. Jeszcze parę sekund i maszyna przyklei się do ziemi. Żal ściska serce — czyżby to już koniec walki. Nagle huk silnika głuszy ciszę w kabinie. „Mustang" oddala się od ziemi. Prędkość wzrasta. Tadek boi się o tym myśleć. Łzy mu się cisną do oczu. Pilot patrzy na tablicę przyrządów pokładowych: temperatura, ciśnienie, ładowanie, obroty. Wszystkie wskazówki na swoim miejscu. Silnik pracuje równo. Powinien coś jeszcze zrobić — lecz nie wie co. Jest bardzo zdenerwowany. Szybki rzut oka po kabinie. „Co za szczęście — myśli — że zapomniałem wyłączyć iskrowniki i zamknąć kran paliwa". W słuchawkach znajomy szum, radio znów pracuje.

Tymczasem „Biskup" podleciał ku niemu swoją maszyną.

— Tadek, co się stało?

— Wleciałem na druty wysokiego napięcia. Silnik przerwał, prawie już lądowałem.

— A jak teraz?

— W porządku. Obejrzyj chłodnicę.

„Biskup" podprowadził „Mustanga" tuż pod kadłub samolotu Tadka.

— Trochę pogięta, ale zdaje się cała. Glikol nie wycieka. Masz szczęście.

— Dziękuję ci, na przyszłość będę ostrożniejszy.

Sprawnie, bez komendy, utworzyli szyk bojowy. Lecieli teraz na południe. Pogoda się trochę poprawiła. Deszcz przestał mżyć, zrobiło się jaśniej.

Po pewnym czasie „Biskup" ostro zakręcił w prawo. Daleko przed sobą zobaczyli biały dym lokomotywy, a dalej dwa inne. Zbliżali się do pociągu, „Biskup" zniżał lot. Był to pociąg towarowy.

— Tym zajmie się Janek —powiedział „Biskup" — Tadek ubezpiecza, ja z Markiem idę na tamte dwa.

— Zrozumiałem — odpowiedział Tadek — nabierając jednocześnie wysokości.

Pilot rozejrzał się dookoła. Janek przeleciał tuż nad lokomotywą. Maszynista nie znając widocznie zwyczaju dywizjonu jechał dalej. Janek zachodził do ponownego ataku. Tadek utrzymując swój samolot w zakręcie, stracił z pola obserwacji Janka i jego pociąg. Przypatrywał się teraz jak „Biskup" i Marek rozprawiali się z pozostałymi lokomotywami. Wydobywające się wkrótce z rozprutych kotłów kłęby pary świadczyły o skuteczności ich strzałów.

„Janek pewnie też już skończył" — pomyślał Tadek.

Nie mógł tego jeszcze dojrzeć, gdyż będąc w zakręcie skrzydło zasłaniało mu widok. Energicznie wyprowadził maszynę z zakrętu. Jasne! Pióropusz pary pokrywający lokomotywę dowodził o ukończeniu roboty. Szukał wzrokiem samolotu Janka. Ogarnął go niepokój. Jeszcze raz popatrzył na wszystkie strony. Przelatywał nad pociągiem. Spojrzał w tę stronę, którą mu dotychczas przysłaniały kłęby pary. Nagle wstrząsnął nim dreszcz. Gwałtownie skierował maszynę w miejsce, od którego nie mógł oderwać wzroku.

W niewielkiej odległości od toru kolejowego, w pobliżu niedużej kępy drzew, leżały szczątki „Mustanga": złamany kadłub, kabina zgnieciona, jedno skrzydło kilkadziesiąt metrów od samolotu. Tadek w łagodnym zakręcie nabierał wysokości. Nie wiedział jak o tym powiedzieć Karnkowskiemu. Tak był zaaferowany, że nie zauważył nawet dwóch maszyn, które leciały za nim. „Biskup", który już z daleka zobaczył nurkujący samolot Tadka, a wiedząc że nie robi tego bez celu, pomknął w jego kierunku. Nie domyślał się jeszcze tragedii. Po chwili Tadek usłyszał zmienionym głosem komendę „Biskupa":

—Dołączyć!

Trzy „Mustangi" w szyku bojowym leciały na północ. Nikt nie powiedział nic o tym co zaszło. Słowa były zbyteczne.

Lecieli w milczeniu dobre kilkanaście minut. Pogoda zdecydowanie się poprawiła. Deszcz zupełnie przestał padać, powietrze stało się bardziej przejrzyste. Z prawej strony daleko przed sobą Tadek zauważył dwa pociągi towarowe zdążające ku sobie. Zabudowania widoczne na horyzoncie mogły być stacją kolejową. Do nich zbliżały się oba pociągi.

Wtem „Biskup" skręcił w stronę stacji. Zbliżali się do niej prawie jednocześnie z pociągami. Pociąg, ten który widzieli ze swej prawej strony wjeżdżał już na stację, drugi był od niej nie dalej jak kilometr.

— Atakujemy — powiedział „Biskup" — strzelać przy pierwszym ataku. Tadek weź ten z lewej.

Atak przerwał pilotom smutne myśli, wszystkim wróciła energia. „Biskup", który swój cel miał najbliżej, prowadził już lokomotywę w celowniku. Marek zwiększając odległość szedł za nim. Tadek, którego cel był dalej miał jeszcze czas popatrzeć na „robotę Biskupa". Prawie w tym samym czasie zobaczył błyski pocisków na lokomotywie i ogień na skrzydłach samolotu „Biskupa". W sekundę później „Biskup" poderwał maszynę w górę i zrzucił palące się zbiorniki zapasowe. Przez moment jeszcze było widać ogień na prawym skrzydle. Zdmuchnął go pęd powietrza. Główne zbiorniki były przestrzelone. Tor jego lotu znaczyły dwie białe smugi dymu.

Tadek instynktownie spojrzał w prawo. Na platformie pociągu zobaczył działka przeciwlotnicze i ogniki u wylotu ich luf. Zobaczył je również Marek, który gwałtownym zakrętem zmieniał kierunek ataku. Tadek zorientował się momentalnie, że Marek będąc już bardzo blisko pociągu, nie zdąży ostrzelać obu platform. Ewolucją, która daleko odbiegała od klasycznej akrobacji skierował maszynę na pomoc koledze. Z daleka już, krótkimi seriami, siał po obu platformach. Ostatnią serią zmusił działka do milczenia i zawrócił do samolotu Karnkowskiego, który w dalszym ciągu tracił paliwo. Podleciał bliżej i obejrzał go ze wszystkich stron.

— „Biskup"... ty w porządku? — zapytał.

— Tak.

— Zbiorniki masz przestrzelone, za parę minut powinny się zakleić. Tymczasem zwiększ prędkość, nie żałuj obrotów, to się opłaci.

Wkrótce dolatywali do brzegu. Ostrzelali jeszcze stanowiska artylerii i bez przeszkód wylecieli nad morze. Z daleka zobaczyli statek-latarnię, którym mieli się zaopiekować w drodze powrotnej.

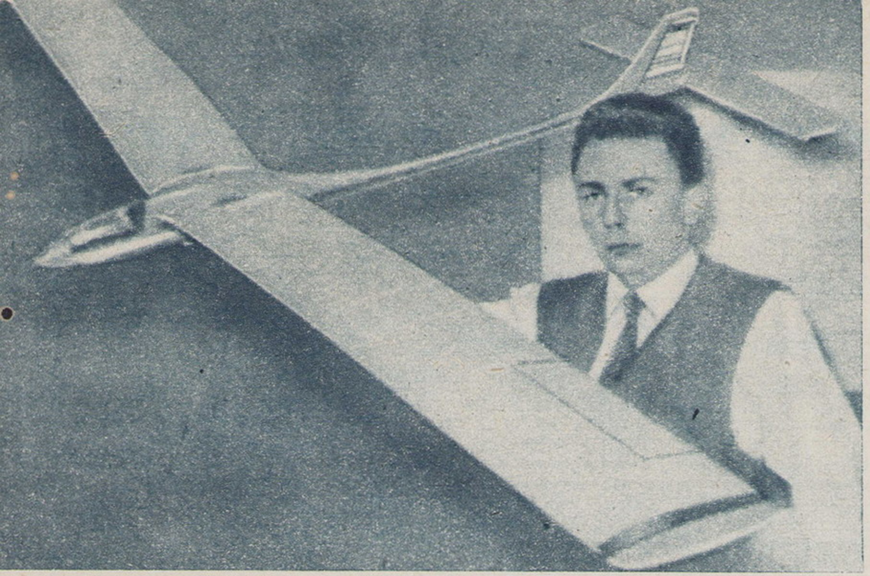
— Tadek, polecam ci statek gdybyś w czasie mego urlopu miał ochotę odwiedzić te strony.

— Dobrze „Biskup", zrobię z niego sito.

W połowie drogi paliwo przestało wyciekać ze zbiorników samolotu Karnkowskiego. Masa, którą były powleczone zbiorniki paliwa, zasklepiła przestrzelone miejsca. Piloci porównali kilkakrotnie zawartość swoich zbiorników. Wynikało z nich, że „Biskup" powinien dolecieć do lotniska. Zmniejszyli więc prędkość do najbardziej ekonomicznej i lecieli dalej w milczeniu.

W miarę jak ustępowało niebezpieczeństwo lądowania „Biskupa" na falach morza, smutek wdzierał się znowu w ich serca. Nie pierwszy raz zostawiali kolegę na nieprzyjacielskim terenie. W ich służbie lotniczej takich wypadków było sporo, mimo to zawsze odczuwali je tak samo. Nawet widok brzegu angielskiego nie rozweselił ich serc. Bez słowa komendy zacieśnili szyk, gdy dolatywali do lotniska.

Wkrótce trzy „Mustangi" kołowały w kierunku dispersall'u 316 dywizjonu. Lot był ukończony.



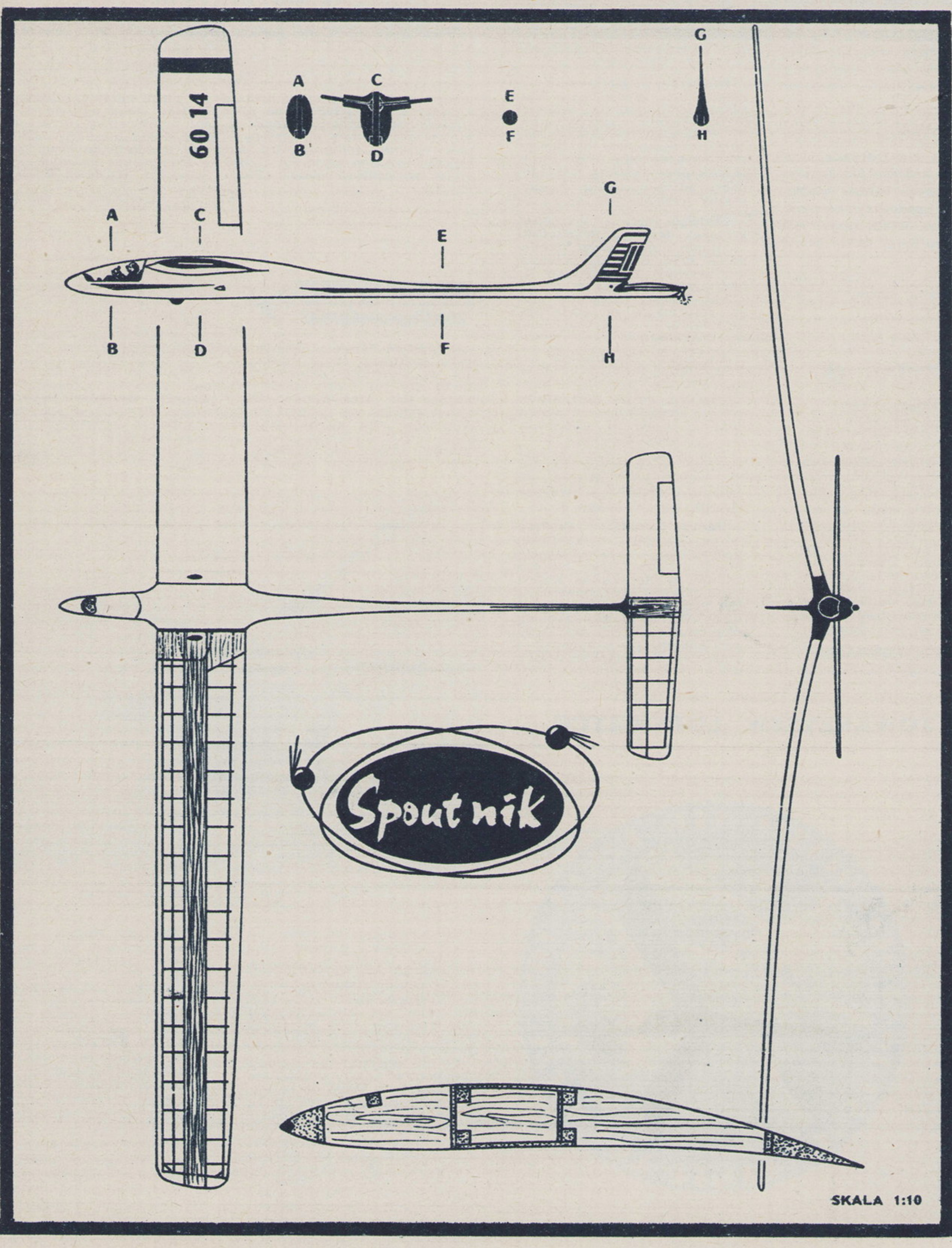
SZYBOWIEC KLASY A-2

Konstr. G. FAVA — FRANCJA

PONIŻEJ reprodukujemy plan ciekawego modelu o nazwie „Sputnik" konstrukcji francuskiej. Model wykonany jest całkowicie z balsy.

Dane techniczne: Rozpiętość — 2 090 mm, długość — 1 030 mm, powierzchnia skrzydeł — 33,9 dcm², wydłużenie 14,16, powierzchnia usterzenia wysokości — 4,9 dcm², powierzchnia usterzenia kierunku — 1 dcm², ciężar całkowity 444 G, profil płata własny. Ciężary poszczególnych części: kadłub — 237 G, skrzydła — 194 G, usterzenie wysokości — 13 G. Kąt zaklinowania skrzydeł + 3°, usterzenie wysokości — 2°.

Uwagę zwraca bardzo wytrzymały dźwigar skrzynkowy skrzydeł.



· 12 ·

Bullock — Anglik, zwycięzca zawodów o puchar Wakefielda w roku 1929. Najdłuższy czas lotu 1 min. 10,4 sek.

Blomgren Aarne — Szwed, zwycięzca zawodów o puchar Wakefielda w 1952 roku. Czas lotu 4 min. 30 sek.

Bernfest, M — Jugosłowianin, zwycięzca międzynarodowych zawodów modeli szybowców A-2 w Szwecji w 1950 roku. Dane modelu Bernfesta: Powierzchnia skrzydeł 27,50 dcm², profil własny 9%, powierzchnia usterzenia wysokości 6,50 dcm², profil usterzenia wys. podobny do Clark-Y — 7%. Ciężar 410 G, obciążenie jednostkowe powierzchni całkowitej 12,0 G/dcm². Czasy lotów: 360 + 200 + 360 = 920 sek.

Bakelit — Sztuczna żywica wytwarzana w postaci płyt różnej grubości. Stosowana do izolacji urządzeń radiosterowania: podkładki, obudowa montażowa itp.

Baza pomiarowa — Przestrzeń pomiarowa zawarta między dwoma wytyczonymi punktami, gdzie przeprowadza się pomiar prędkości lotu po prostej szybkich modeli. Długość bazy dla modeli z napędem gumowym wynosi 50 m, a z napędem mechanicznym 100 m. Baza jest tak usytuowana by model mógł wykonać dwa loty: z wiatrem i pod wiatr. Prędkość lotu modeli na bazie oblicza się według następującego wzoru

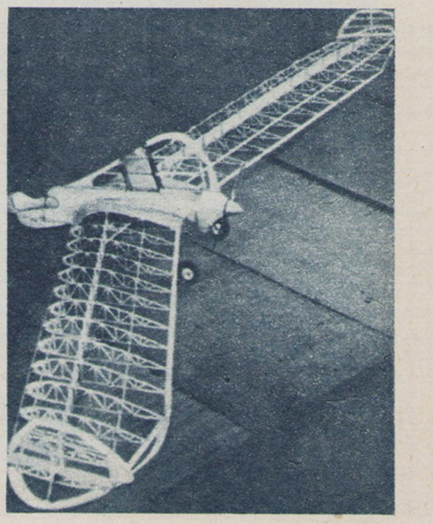
$$V = \left[\left(\frac{L}{T_1} + \frac{L}{T_2} \right) : 2 \right] \times 3{,}6$$

gdzie V — prędkość lotu modelu,
L — długość bazy pomiarowej w metrach,
T_1 — czas lotu modelu na bazie w jednym kierunku — w sekundach,
T_2 — Czas lotu modelu na bazie w kierunku przeciwnym — w sekundach,
3,6 — współczynnik zmiany prędkości z m/sek w km/h.

Bienvenu i Launoy — Francuzi, twórcy modelu śmigłowca. W roku 1784 zbudowali model wyposażony w czterołopatowy wirnik (wykonany z piór ptasich) osadzony na wspólnej osi. Oś wprawiona była w ruch przy pomocy nawiniętej na nią nici — pociągając za nić oś obracała się i wirnik wraz z ośką wzlatywał w powietrze. Ciężar modelu 100 G.

(cdn)

Bezogonowiec z napędem mechanicznym.



KLUB MIŁOŚNIKÓW LOTNICTWA

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW PIĘKNEJ DZIEDZINY, RÓŻNYCH WIADOMOŚCI LOTNICZYCH DAWNYCH I NOWYCH, DLA ZABAWY I POŻYTKU OSÓB OBOJGA PŁCI, WSZELKIEGO WIEKU I STANU.

Między nami KaeMeLowcami

DOSTALIŚMY od kilku dziewcząt z Gdańska (prosiły, aby nazwisk nie wymieniać) list, kipiący entuzjazmem do lotnictwa. Przede wszystkim chcą one zostać skoczkami spadochronowymi, ale nie bardzo wiedzą jak się do tego zabrać, a co więcej — czasem brakuje im odwagi. Bo to najgorszy będzie pewnie ten pierwszy skok — jak piszą — tak zawisnąć w próżni, to musi być bardzo przyjemne, ale zarazem straszne.

Straszne to chyba nie jest, raczej niezwykle emocjonujące, bowiem pierwszy skok z samolotu daje wiele niezapomnianych przeżyć. Skoro jednak u pewnych osób obok chęci skakania ze spadochronem występuje chociaż odrobina lęku, nie muszą one próbować od razu skoków z samolotu. Oswoić się z przestrzenią można najpierw przy pomocy wieży spadochronowej.

A wież tych jest w naszym kraju 29 (m. in. i w Gdańsku) i na każdej z nich jest instruktor, pod kontrolą którego można wykonywać skoki. Trzeba tu jeszcze dodać rzecz bardzo ważną, że chcąc przejść szkolenie w skokach z wieży spadochronowej nie trzeba przechodzić żadnych badań lekarskich. Wieża zatem jest dostępna dla wszystkich bez wyjątku, którzy mają tylko ochotę z niej skoczyć.

Dlatego dziewczętom z Gdańska i nie tylko im, radzimy najpierw spróbować skoków z wieży, a dopiero potem, już bez cienia lęku, przesiąść się na samolot.

CO CZYTAĆ • CO CZYTAĆ

„Siedmiu z Halifaxa J" Mieczysław Pawlikowski. Okładkę i inicjały projektował Marian Walentynowicz. Wydawnictwo MON Warszawa 1958. Wydanie I. Nakład 20 000 egz. Str. 132. Cena zł 6.

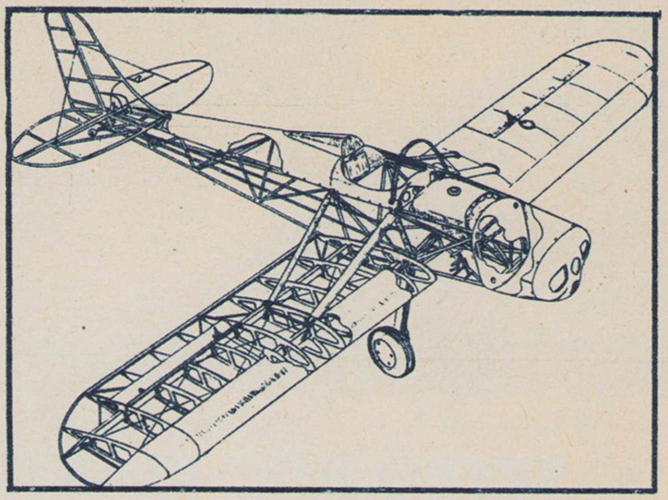
Ta niewielka książeczka zawiera doskonały opis dziejów załogi dywizjonu bombardowania nocnego, a następnie jednostki zadań specjalnych. Były tam loty do krajów okupowanych celem dostarczenia z powietrza ludzi na zadania dywersyjne, polityków, żołnierzy oraz sprzętu dla ruchów oporu. Książka Pawlikowskiego różni się m. in. tym od wielu opisów przygód wojennych, iż śmiało i po męsku omawia sprawę kryzysów nerwowych lotników bojowych. „Kiedy lotnik operacyjny — pisze Pawlikowski — powie wam, że nigdy nie lękał się albo, że nigdy nie przechodził tzw. kryzysu nerwowego, nie wierzcie mu. Zdarzają się w powietrzu takie przygody, po których człowiek boi się zdjąć naubę, żeby nie przekonać się przypadkiem, iż jest kompletnie siwy".

J. KOWNACKI

STITS SA - 3A „PLAYBOY" PO RAZ DRUGI

W „SP" Nr. 15/1958 r. został przeoczony następujący podpis pod rysunkiem samolotu zamieszczonym na stronie 17: „Podobny samolot amatorski WS-1 „Komar" (patrz rysunek) opracował u nas przed laty Wacław Sitarz; pisaliśmy o tym szerzej w „SiM-ie" z 1951 r."

W uzupełnieniu opisu samolotu „Playboy" podajemy obecnie rysunek perspektywiczny pokazujący konstrukcje tej maszyny.



Poczta LOTNICZA

Koło Lotnicze nr 7 w Strzegomiu. W nabyciu materiałów modelarskich może pomóc Wam jedynie macierzysty Aeroklub Wrocławski.

Władysław Stefaniak — Sandomierz. Interesujące Was szkoły to Technikum Budowy Silników, które znajduje się we Wrocławiu ul. Kielcowska 43/53; w Rzeszowie, ul. Obrońców Stalingradu 120. Tam jednak przyjmowana jest młodzież po ukończeniu 7 klas szkoły podstawowej.

Zdzisław Pięta — Pruszków k/Łasku, **Mariusz Prądzyński** — Rypin i **Aleksander Krekora — Brin.** Radzimy przeczytać artykuł „Z aeroklubu do OSL", zamieszczony w nr 15 „Skrzydlatej". Wszelkie bliższe informacje na temat OSL otrzymacie w swoim aeroklubie regionalnym.

Eugeniusz Walkowiak — Ujazd. Mapę Polski z uwidocznionymi na niej ośrodkami lotniczymi APRL (aerokluby, szkoły) podawaliśmy w numerach 11 i 36—37 „Skrzydlatej" z ubiegłego roku.

Interesujące Was książki możecie zamówić w Centralnej Księgarni Wysyłkowej „Domu Książki" — Warszawa, pl. Dąbrowskiego 8.

Henryk Osojda — Modliborzyce. Egzamin z korespondencyjnego teoretycznego kursu szybowcowego możecie zdawać w Aeroklubie Kujawskim (Inowrocław), bowiem on był przeznaczony dla wszystkich. Jednakże na szkolenie praktyczne możecie być przyjęci dopiero po ukończeniu 9 klas szkoły ogólnokształcącej.

50 lat temu na łamach prasy

KONKURS MIĘDZYNARODOWY NA MASZYNY LATAJĄCE

Przewodniczący działu żeglugi powietrznej klubu bawarskiego samojazdowego dr Gens w Garnisch pod Monachium wyznaczył 10 000 marek nagrody za zbudowanie w czasie od 1 maja rb. do 1 maja 1909 r. maszyny latającej czyniącej zadość warunkom następującym: zdobywca nagrody po wzniesieniu się z ziemi powinien przez 10 minut na wskazanym placu ograniczonym latać i bujać w powietrzu, a po upływie tego czasu opuścić się na ziemię. Ustrój maszyny dowolny, lecz bezbalonowy. Przed zapisaniem się na listę ubiegających się o nagrodę należy nadesłać opis, rysunki, fotografie itp. maszyny i wnieść do kasy komitetu sportowego wystawy r. 1908 w Monachium wpisowe. Bliższych szczegółów udziela Biuro Sportowe Wystawy w Monachium.

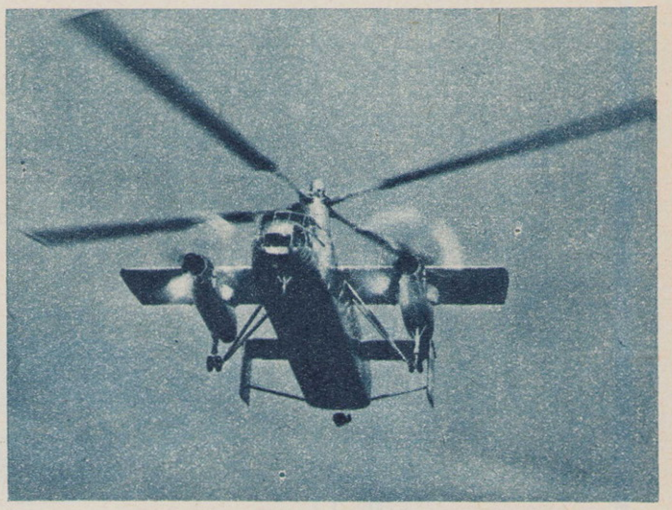
(Przegląd Techniczny — 1908 r.)

INŻYNIER LOTNICZY odpowiada

Kol. **Adam Krupa** z Dęblina. Macie całkowitą rację uważając, że samoloty pionowego startu czy też nowe aparaty latające jak „Atar Volant" nie można zaliczać do grupy „helikopterów". Ta nazwa obejmuje ściśle określoną grupę statków latających startujących i lądujących pionowo oraz wykonujących cały lot przy pomocy wirnika jako jedynego źródła siły nośnej. Tymczasem np. samolot śmigłowy pionowo startujący tylko w chwili startu i lądowania „wisi" na śmigle, później zaś wykonuje cały lot przy pomocy płatów jak każdy inny samolot.

Co do pochodzenia słowa „helikopter" to wyjaśnione ono zostało w liście do redakcji, zamieszczonym na str. 2 w Nr 12 „Skrzydlatej". Warto jednak dodać, że w słownictwie dziedziny wiropłatowej oprócz wiecznie żywego sporu na temat śmigłowiec — helikopter istnieje jeszcze otwarta sprawa nazw dla coraz liczniejszych aparatów pośrednich między samolotem a śmigłowcem. Ot, choćby dla przykładu jak nazwiemy angielską „Rotodynę" (na zdjęciu), która ma wirnik nośny pracujący z napędem przy starcie, w locie zaś na autorotacji, która ma i skrzydła i ciągnące śmigła?

Interesuje Was postęp prac nad nowymi konstrukcjami polskich silników. Prace te trwają. Prototyp silnika WN-6 w układzie płaskim („bokser") mocy 180 KM będzie gotowy być może jeszcze w bieżącym roku.



Zdjęcie nadesłał J. B. Cynk — Londyn

Eugeniusz Wójcik — Kraków. Informacje na temat samolotów niemieckich, jakie uczestniczyły w ostatniej wojnie, zamieszczać będziemy w dziale „Konstrukcje zagraniczne".

Henryk Kierzek — Słupca. Opisy samolotów polskich z okresu poprzedzającego bezpośrednio wybuch wojny, w tym także „Łosia", P-24, „Karasia" i innych, zamieszczane będą sukcesywnie w dziale „Polskie konstrukcje lotnicze". Nastąpi to jednak nie wcześniej niż za kilka miesięcy. Wcześniejsze opublikowanie ich opisów w KML nie będzie możliwe.

inż. R. W.

ZBIERAMY NALEPKI TOWARZYSTW LOTNICZYCH

BELGIA

POLSKA

Harcerskie SKRZYDŁA

Redaguje referat lotniczy GK ZHP **Nr 19**

Czy potrafisz?

GRY LOTNICZE

Urządzamy wycieczkę nad rzekę czy strumień, albo puszczamy wodę poziomą rynienką. Pomiaru oporu dokonamy w wodzie, a nie w powietrzu — gdyż jest to łatwiejsze. Podstawowym przyrządem pomiarowym jest cienka gumka, do której przywiązuje się różne przedmioty. Im gumka, za której koniec trzymamy, bardziej się rozciągnie — tym opór ciała większy. Najlepiej jest obciążyć gumkę różnymi niedużymi odważnikami — i zapisać ile się w każdym przypadku rozciąga.

Musimy zbadać, czy opór zależy od.

— prędkości (np. ciągniemy na gumce patyczek na odcinku 10 m raz w ciągu 10 sek, a raz w ciągu 5 sek)

— rozmiarów ciała (bierzemy dwa patyczki, raz krótki, potem 2 razy dłuższy)

— kształtu ciała (mierzymy opór krążka ustawionego prostopadle do ruchu wody, kuli drewnianej i wystruganej z drewna „kropli"; wszystkie 3 ciała muszą mieć taką samą średnicę i tak samo zanurzać się w wodzie)

— kąta natarcia (ustawiamy krążek lub „kroplę" w różnych pozycjach równolegle, prostopadle i skośnie do kierunku ruchu wody)

— gęstości (porównujemy opór patyczka w wodzie i w powietrzu, powietrze jest rzadsze).

Oczywiście powyższe pomiary można wykonać innymi sposobami.

Pomocą w tej grze mogą być wiadomości zamieszczone w Teoretycznym Kursie Szybowcowym.

Rodzaje kadłubów

Zastępowy ogłasza konkurs na zebranie zdjęć, rysunków i wiadomości o rodzajach konstrukcji kadłubów szybowców i samolotów. Kto zbierze najwięcej?

Rozpoznajemy przyrządy pokładowe

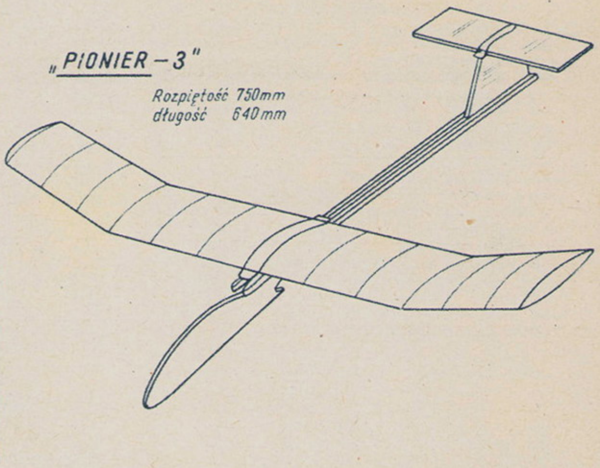
Zastępowy przynosi zdjęcia lub rysunki przyrządów pokładowych (np. zdjęcia z przodu). Kto rozpozna przyrządy i poda prawidłowe nazwy? Kto zna ich przeznaczenie?

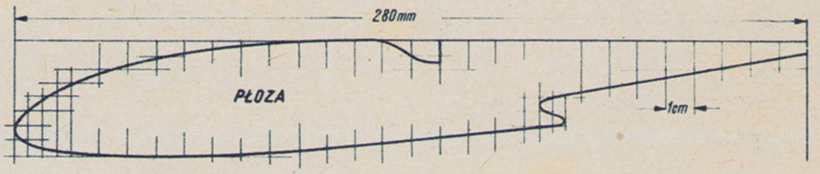
Kurs modelarstwa lotniczego

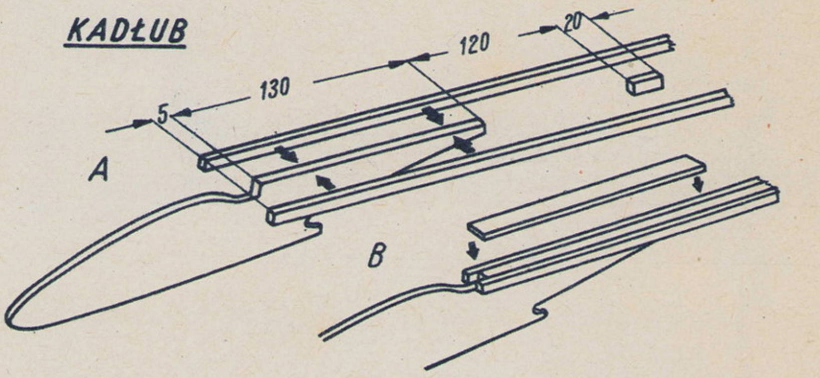
ZADANIE NR 7 ● WYKONANIE KADŁUBA

Budowę szkolnego modelu szybowca „PIONIER 3" rozpoczniemy od kadłuba. Na pierwszy ogień bierzemy płozę. Powiększ, na kratkowanym papierze rysunek płozy — by miała długość 280 mm, a wysokość 40 mm. Płozę wykonujemy ze sklejki grubości 5 mm lub deseczki — dbając o to by słoje biegły wzdłuż płozy. Po przerysowaniu kształtu płozy na sklejkę, wytnij płozę włośnicą i oczyść papierem ściernym. Wycięcie dolne — do zaczepu, wytnij bardzo dokładnie. Belkę kadłuba wykonamy z dwóch listewek sosnowych o wymiarach 3x5x500 mm. Słoje listewek muszą być gęste i równe, inaczej listwy łatwo się złamią. Listewki oczyść papierem ściernym i przyklej na płask z boków górnej krawędzi płozy, tak aby przednie ich końce wystawały 5 mm do przodu — w górnym wycięciu płozy. W odległości 120 mm od końca płozy wklej między listewki — wkładkę (z kawałka listewki) długą na 200 mm. Na wierzch kadłuba przyklejamy nakładkę ze sklejki grubości 1 mm, o wymiarach 15x130 mm.

Załączone gry dadzą ci wiadomości potrzebne przy zdobywaniu sprawności.







DLA HARCERZY LOTNIKÓW

W początku kwietnia ukazały się w sprzedaży kartonowe modele latające („Jastrząb", „Bies", MiG i Convair) wydane przez MON w nowej serii wycinanek przeznaczonych dla najmłodszych modelarzy lotniczych. Nowe wydawnictwo zawiera 4 latające modele i służyć może każdemu do zdobycia sprawności modelarza kartonówkowego. Nakład 20 000 egzemplarzy i cena 4 zł za 4 plany samolotów gwarantuje, że wydawnictwo to w pełni stanie się masowe i sprawi dużo radości najmłodszym lotnikom. Autorem opracowania modeli jest Paweł Elsztein.

Kronika drużyn lotniczych

PODZIĘKOWANIE DLA „LOTU"

Harcerze 5-ej Warszawskiej DH im. Stefana Starzyńskiego dziękują dyr. inż. W. Leji oraz wszystkim pracownikom PLL „Lot", którzy umożliwili im zwiedzenie lotniska na Okęciu oraz zapoznanie się z pracą „Lotu".

TEORETYCZNE KURSY SZYBOWCOWE W DRUŻYNACH

Podajemy drugą z kolei listę drużyn lotniczych które zorganizowały u siebie teoretyczne kursy szybowcowe:

— 9 DH im. Dywizjonu 303 we Wrocławiu
— 1 DH im. B. Powella we Wrocławiu
— 19 DH im. Dywizjonu 317 w Jeleniej Górze
— 31 DH im. gen. Sikorskiego w Strzelinie
— 2 DH w Oleśnicy
— 15 DH im. S. Czarnieckiego w Toruniu
— 1 DH w Malborku
— 10 DH w Gdańsku
— 34 DH im. Żwirki i Wigury w Poznaniu
— 12 DH im. Dywizjonu 303 w Mielcu
— 13 DH w Nowym Targu.

ABC SAMOLOTU 16

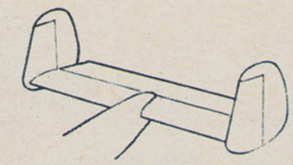
USTERZENIE PIONOWE

Usterzenie pionowe służy do zapewnienia stateczności kierunkowej i jest umieszczone za środkiem ciężkości samolotu.

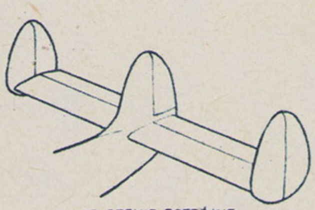
Usterzenie pionowe może stanowić jedną powierzchnię — jest to najczęściej spotykane **usterzenie pojedyncze** (np. w MiGu-15). Często można także spotkać **usterzenie podwójne** — składające się z dwóch jednakowych powierzchni, zamocowanych zwykle na brzegach usterzenia poziomego. Rozwiązanie takie stosuje się zwykle, gdy usterzenia zawieszone są na belkach ogonowych (np. De Havilland „Vampire", motoszybowiec „Pegaz") lub gdy konstruktor chce zapewnić duże pole ostrzału dla strzelca umieszczonego w kadłubie (np. PZL-37 „Łoś").

Powierzchnie usterzenia podwójnego mogą być również zamocowane na końcach skrzydeł na szybowcach lub samolotach typu „kaczka" (np. IS-5 „Kaczka").

USTERZENIE POJEDYNCZE



USTERZENIE PODWÓJNE



USTERZENIE POTRÓJNE

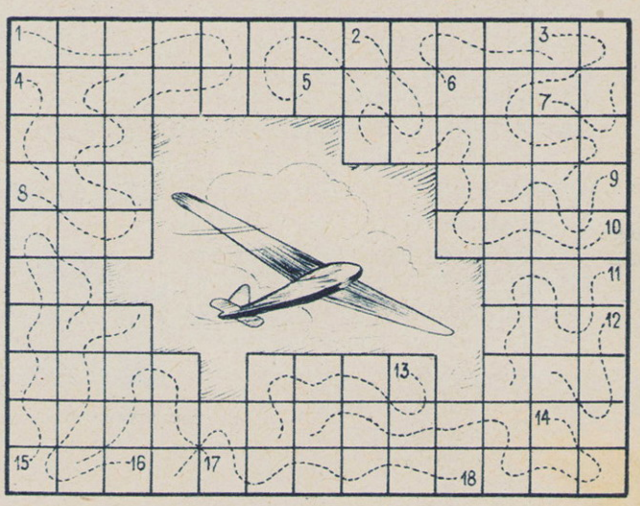
Znacznie rzadziej stosuje się **usterzenie potrójne** — posiadają je tylko duże samoloty, jak np. komunikacyjny Lockheed „Constellation".

ŚLADAMI PTAKÓW

W figurę wpisać wyrazy, które zaczynają się w polach oznaczonych liczbami i ciągną według linii przerwanych.

Znaczenie wyrazów: 1) polski miesięcznik ogólno modelarski, 2) wytyczona droga lotu, 3) część silnika spalinowego, 4) moneta japońska, 5) zbiór map, 6) synonim tchórzostwa, 7) dół po wybuchu bomby, 8) typ szybowca polskiego o oryginalnym układzie, 9) część usterzenia, 10) w szybownictwie nazwa prądów powietrznych powstałych przy nasłonecznieniu ziemi, 11) pionier lotnictwa francuskiego i konstruktor samolotów, 12) oprawa obrazu, 13) część urządzenia radiowego, 14) zetknięcie się statku powietrznego z ziemią po zakończeniu lotu, 15) wiatr, zdrobniale, 16) pokrycie, 17) zwycięzca Challenge'u, 18) odbywająca podróż.

Rozwiązania prosimy nadsyłać tylko na kartkach pocztowych do dnia 20 maja br. Za trafne rozwiązania rozlosujemy 5 książek lotniczych.



CZŁONKOWIE KML

931. Ryszard Wagner, 932. Ireneusz Pakosiewicz, 933. Donat Rudnik, 934. Janusz Kłopotowski, 935. Zbigniew Krzyżaniak, 936. Jan Pisankiewicz, 937. Jerzy Wlazło, 938. Zygmunt Motiekeitis (ZSRR), 939. Roman Woźniak, 940. Józef Woźniak, 941. Mieczysław Lenarcik, 942. Jerzy Jędrzejowski, 943. Ryszard Lemański, 944. Andrzej Wyderkowski, 945. Włodzimierz Hajduk, 946. Stanisław Lipiński, 947. Zdzisław Utnik, 948. Mirosław Cieszewski, 949. Jerzy Denisiuk, 950. Wacław Smetek, 951. Stanisław Koszyk, 952. Kazimierz Karbowski, 953. Edward Palarz, 954 Sławomir Biwejnis, 955 Jan Espenszyt, 956. Antoni Hordyniak, 957. Ryszard Lewandowski, 958. Antoni Knet, 959. Henryk Idzik, 960. Józef Hełpa, 961. Leszek Nowak, 962. Tomasz Ciekański, 963. Andrzej Gulczyński, 964. Jerzy Urbański, 965. Ireneusz Drygas, 966. Ryszard Mensel, 967. Aleksander Henzel, 968. Marcel Kolan, 969. Jan Michalak, 970. Henryk Bernardek, 971. Stanisław Danielczyk.

KRONIKA LOTNICTWA SPORTOWEGO

POZNAŃ

Na lotnisku poznańskim na Ławicy odbyły się dnia 13 kwietnia 1958 r. Międzyklubowe Zawody Modeli Latających Szybowców klasy A-2, zorganizowane staraniem Aeroklubu Poznańskiego. Do zawodów zgłosiło się 8 aeroklubów delegując 30 zawodników.

Otwarcia zawodów dokonał o godz. 10.00 przezes Aeroklubu Poznańskiego inż. Stanisław Pawlicki życząc modelarzom „pomyślnych wiatrów". Ale wiatry ucichły niemal całkowicie i piękna słoneczna pogoda — wreszcie wiosenna — dała modelarzom możliwość wyżycia się w zaciętym boju. Po pierwszej kolejce lotów 10 spośród 30 zawodników uzyskało maksimum, w drugiej maksimum osiągnęło 7 modeli, w trzeciej kolejce 15 modelarzy czyli 50 proc. miało loty maksymalne, w czwartej szczęśliwców było 10 a w ostatniej 11. Ogółem 56 razy uzyskano maksimum — co jeszcze w historii naszych zawodów nie zdarzyło się. Wszyscy mieli dobrze oblatane modele, a tylko okresowe silne duszenia uniemożliwiały w niektórych momentach dłuższe loty.

Po zakończeniu konkurencji Radzisław Fidala z Łodzi wykonał uzupełniające loty, jako warunki do złotej odznaki modelarskiej, a piszący te słowa odnowił dwoma kolejnymi maksymalnymi lotami również warunki do takiej odznaki.

Komisja Sędziowska składająca się ze starych modelarzy jak inż. Pawlicki, Karaban, Górski, Bednarek, Jeran i inni, działała sprawnie i mimo, że wszyscy byli z Poznania, nikt nie został pokrzywdzony. Żałować tylko wypada, że jak zwykle na takich imprezach, zabrakło mimo zaproszenia przedstawiciela APRL.

Organizacja zowodów była tak sprawna, że już o godz. 15.00 inż. Stanisław Pawlicki mógł dokonać podsumowania i wręczyć nagrody. Puchar przechodni wykonany i ufundowany przez modelarza wrocławskiego Wasilewskiego zdobyła ekipa łódzka, a puchar zwycięzcy indywidualnemu przypadł Tadeuszowi Kłosowi z Wrocławia. Dalszych pięciu zawodników nagrodzono nagrodami przedmiotowymi.

W czasie uroczystego zakończenia stwierdzono, że łańcuch spotkań międzyaeroklubowych nie urywa się. Modelarze Aeroklubu Łódzkiego przyrzekli, że nakłonią swój klub do zorganizowania podobnej imprezy i to najdalej do końca czerwca br. Wskazane nawet byłoby, ażeby więcej aeroklubów zdecydowało się włączyć do tej imprezy.

WYNIKI INDYWIDUALNE

1. Tadeusz Kłos — Wrocław — 130 + + 180 + 166 + 180 + 180 ≡ 836 sek
2. Radzisław Fidala — Łódź — 151 + + 140 + 180 + 180 + 180 ≡ 831 sek
3. Sylwester Kujawa — Poznań — 180 + 62 ÷ 180 + 153 + 180 ≡ 755 sek

WYNIKI ZESPOŁOWE

1. Łódź — 2 106 pkt
2. Wrocław — 2 027 pkt
3. Opole — 1 997 pkt.

Jan Bury

WROCŁAW

Aeroklub Wrocławski rozporządzał do niedawna tylko trzema typami samolotów: Junak-2, Zlin-26 „Trener" i CSS-13. jest „wyciśnięty" do granic możliwości. Szczególnie stare, wysłużone i muzeal- Nie jest żadną tajemnicą, że sprzęt ten ne CSS-y. Ale nareszcie i do nas uśmiechnęło się szczęście. Dostaliśmy jeden samolot Junak-3!!! Dnia 3 marca br. APRL przydzieliło naszemu aeroklubowi ten długo oczekiwany i upragniony samolot. Drogą powietrzną z Częstochowy przytransportowano samolot do Wrocławia. Samolot pilotował nasz szef wyszkolenia — Marian Gorzelak. Po pomyślnym przylocie do Wrocławia należało samolot „oblatać", nadać mu klasę i... latać dalej. Funkcję „oblatywacza" przyjął na siebie instr. pil. Mieczysław Wolak. Wykonał on na tym samolocie podstawową i pełną akrobację, łącznie z długo trwającymi lotami odwróconymi. Instr. Wolak był zadowolony z samolotu. Junak-3 wypełnił lukę w sprzęcie samolotowym naszego aeroklubu. Samolot ten przeznaczony jest dla treningowej akcji samolotowej. Aeroklub nasz spodziewa się także jednego samolotu Jak-18. Według nieoficjalnych danych otrzymamy go przy końcu czerwca. Przydział samolotu Junak-3 dla naszego aeroklubu jest dużym wydarzeniem.

Andrzej Macko

ŻARY

W dniach 12—13 kwietnia br. w Żarach (woj. Zielona Góra) odbyły się I Wojewódzkie Mistrzostwa Modeli Szybowców klasy A-2. Udział w starcie wzięło 15 zawodników. Zdobywcami trzech pierwszych miejsc zostali: W. Truskowski, W. Drzewódzki i Z. Janecki.

Na zawodach zdobyto również 1 odznakę srebrną, 1 brązową i 2 drugiej klasy. Zdobywcy trzech miejsc zostali nagrodzeni dyplomami oraz otrzymali bilety na przelot samolotem pasażerskim.

E. Fedoruk

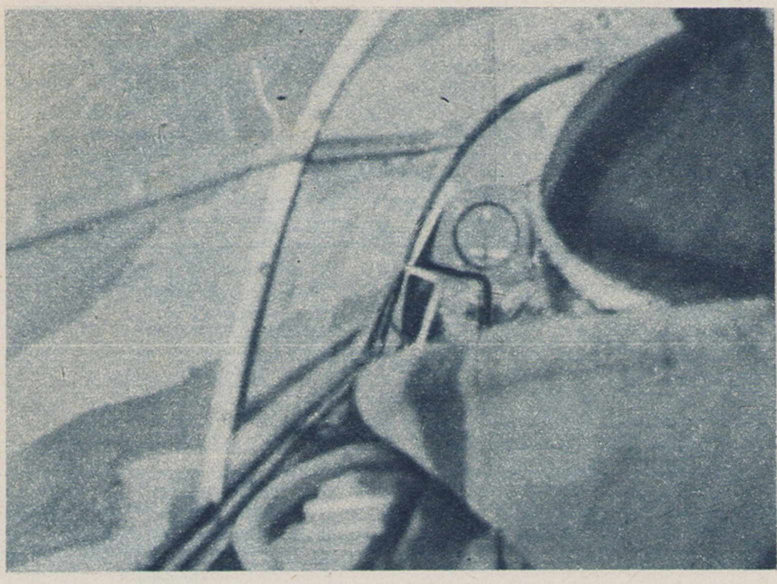
PILOCI, UWAGA NA LAWINY

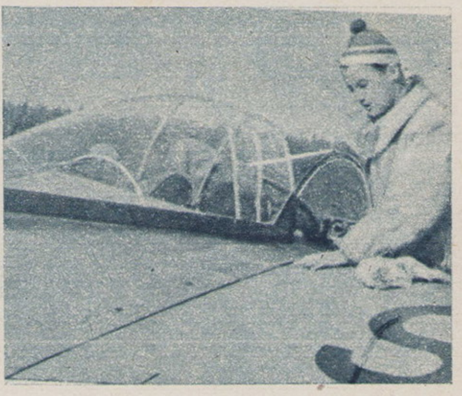
Opowiem tu wypadek autentyczny. Ubiegłej zimy grupa narciarzy zjeżdżała spod Śnieżki do kotła Małego Stawu. W pewnej chwili nad głowami sportowców ukazał się samolot. Obniżył lot, a następnie wyrwał w górę, dodając gwałtownie gazu, by „przeskoczyć" przez grań. Pilot nie mógł zapewne przewidzieć, że stanie się to przyczyną wypadku, który mógł mieć tragiczne następstwa.

Oto nagły huk silnika, który odbił się kilkakrotnym echem od zboczy kotła poruszył masy śniegu i strącił najpierw jedną, a następnie drugą i trzecią lawiną. Jedna z nich porwała jadącego na końcu narciarza. Mimo wysiłków nie udało mu się utrzymać na powierzchni. Zniknął wśród zwałów śniegu. Całe szczęście, że wypadek zaobserwowała druga grupa narciarzy. Wspólnymi siłami kilkudziesięciu ludzi podjęło poszukiwania i po kilku minutach odkopano zasypanego, który na szczęście odzyskał szybko przytomność.

W związku z tym apel na przyszy rok (i na wszystkie następne lata) do pilotów z aeroklubów podgórskich: Nie latajcie zbyt nisko nad górami i o ile to jest możliwe, przenieście teren treningów o kilka chociażby kilometrów od ścian górskich, tam gdzie stoki są tak łagodne, że nie stwarzają niebezpieczeństwa ruszenia lawin.

(RS)





ODWAŻNYM SZCZĘŚCIE SPRZYJA

FEDERACJA Amatorskich Klubów Filmowych wraz z Polską Izbą Handlu Zagranicznego ogłosiły konkurs na film reklamowy. Plon konkursu był obfity — z całego kraju nadesłano około pięćdziesięciu krótkometrażówek filmowców-amatorów. Informacja nie byłaby może zbyt interesująca dla czytelników „Skrzydlatej Polski" gdyby nie fakt, że trzecią nagrodę w tym konkursie (pierwszej nagrody jury nie przyznało) zdobył jedyny film o tematyce lotniczej pod tytułem „Audaces fortuna iuvat" („Odważnym szczęście sprzyja").

Treść tego krótkiego filmu jest pogodna, miejscami żartobliwa i... nieskomplikowana. — Wiosna. Pewien odważny młodzian przybywa z oświadczynami. Z doniczką kwiatów w jednej ręce z prawicą na sercu roztacza przed swą bogdanką miraże przyszłego szczęścia. Urocza dziewczyna jest bardzo niezdecydowana i zanosi się na to, że nasz bohater otrzyma kosza. Dopiero niepozorny znaczek pilota w klapie marynarki, a przede wszystkim opowiadanie o przeżyciach i sukcesach lotniczych prowadzą do pojednania.

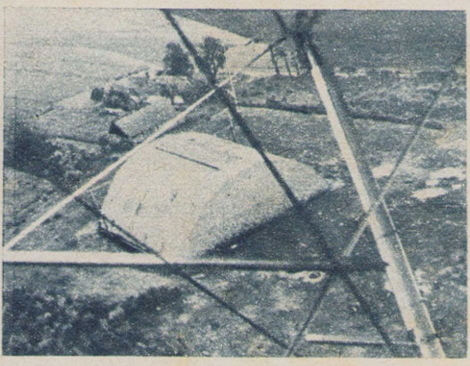
Uznanie jury (w skład którego wchodził między innymi znany filmowiec dokumentarzysta — Ludwik Perski) zdobyła zarówno zwarta koncepcja scenariusza, gra aktorów jak i zdjęcia lotnicze. Warto podkreślić, że część tych zdjęć została wykonana w locie.

Operatorem, autorem scenariusza i reżyserem filmu jest **Stanisław Ozimek** — członek Amatorskiego Klubu Filmowego „Warszawa". Jak się dowiadujemy pierwszy amatorski film lotniczy zostanie prawdopodobnie zaprezentowany na tegorocznych Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Lesznie (m).

Powyżej zamieszczamy cztery zdjęcia z nagrodzonego filmu Stanisława Ozimka pod tytułem „Odważnym szczęście sprzyja".

ENTUZJAŚCI DECYDUJĄ O LOTNICTWIE

„W czerwcu 1956 roku garstka zasłużonych instruktorów i pilotów pozostających jeszcze poza lotnictwem oraz działaczy społecznych Nowego Sącza podjęła starania o restytuowanie byłej Szkoły Szybowcowej w Tęgoborzu. Sporządzili oni odpowiednią dokumentację inwentaryzacyjną, zestawili potrzeby niezbędnych robót terenowych, ażeby spod karczowisk i narosłych drzew, krzaków, rdzy i usypisk jak i spod zaoranych pól wydobyć dawne, własne tereny i obiekty lotniskowe w Tęgoborzu". Tak o tym początkowym okresie mówi inicjator tego przedsięwzięcia obecny kierownik Aeroklubu Podhalańskiego instruktor-pilot Jerzy Iszkowski.



Widok z lotu ptaka na hangar na Jodłowcu (Tęgoborze).

Szkoła Szybowcowa (1933—1939) po pięcioletniej działalności powojennej została zamknięta w 1950 roku. Od tego czasu majątek szkoły ulegał stałemu niszczeniu,budynki rozpadały się, a lądowiska kurczyły się pod działaniem zachłannych pługów chłopskich. Dopiero działalność społeczna entuzjastów lotnictwa poparta ankietami 280 dziewcząt i chłopców z ziemi nowosądeckiej domagających się szkolenia lotniczego odniosła skutek. Młodzież swoją postawą walnie przyczyniła się do reaktywowania lotnictwa na tym terenie. Po historycznym październiku 1956 r. sprawy organizacyjne nabrały właściwego rozmachu. Dnia 17 listopada 1956 r. Aeroklub PRL zatwierdził powstanie Aeroklubu Podhalańskiego w Nowym Sączu. Tak więc stworzono coś więcej niż Szkołę Szybowcową w Tęgoborzu, o którą dotychczas z uporem walczono.

Od stycznia 1957 roku wracają do pracy zawodowej w aeroklubie piloci, którzy w latach 1948—1949 usunięci zostali od latania przez komisje weryfikacyjne. Wszystkim przyjmowanym kandydatom stawiano wysokie wymagania zawodowe i moralne. Dzięki temu dobrano zespół ludzi bez reszty oddanych lotnictwu.

Szkolenie rozpoczęto od zorganizowania kursu teoretycznego (1.IV.—1.VI 1957), na który uczęszczało 87 słuchaczy, natomiast ukończyło i zdało egzaminy — 68.

Modelarstwo: Modelarze otrzymali lokal pod koniec sierpnia 1957 roku. Na zawodach międzyklubowych w Opolu zajęli 13-te miejsce. Sekcja liczy obecnie 10 modelarzy z III klasą.

Spadochroniarstwo: Plan wyszkolenia spadochronowego został wykonany w 170% (patrz „SP" Nr 16).

Szybownictwo: Najmocniejszą pozycją w rozwoju aeroklubu stanowi szybownictwo. Stwarzają to istniejące warunki: tereny górskie i płaskie, umożliwiające loty szkolne za wyciągarką i samolotem, loty żaglowe zboczowe, termiczne i falowe. Ze względu na różnorodność terenu wskazanym było by jak najszybsze otwarcie Szkoły Szybowcowej w Tęgoborzu. Plan został wykonany w szkoleniu wstępnym (110%) i do klasy III (113%) bez wypadków w ludziach. Średnia ilość lotów na ucznia wyniosła 85, a przeciętny czas ponad 5 godzin. Sekcja szybowcowa liczy 21 pilotów III klasy, 4 pilotów II klasy i 24 bez klasy.

Sport samolotowy: W szkoleniu samolotowym nie wykonano planu ze względu na poważne trudności lotniskowe. Aeroklub chcąc wykonać swoje zadania wykonywał loty w Łososinie, w Kurowie, w Nowym Targu i w Mielcu. Jedynie odpowiednie lotnisko może rozwiązać tę zasadniczą przeszkodę w lataniu. Sekcja liczy 30 pilotów, w tym dwóch I klasy.

Ze względu na wytężoną prace instruktorów zaniedbano wyczyn szybowcowy. Poza trzema przelotami ograniczono się jedynie do lotów zboczowych, termicznych i treningów w akrobacji. Również połowicznie zrealizowano badania fali halniakowej występującej w dolinie sądeckiej i nad terenami żaglowymi w Tęgoborzu. Przebadano tereny w rejonie Tęgoborza, określono częstotliwość i miejsce powstawania fali. Stwierdzono, że jest to zasięg III fali znad masywu Beskidu Sądeckiego. Te przypuszczenia potwierdzają osiągnięte wysokości 2 400 — 3 150 m ponad start.

Z końcem 1957 roku Aeroklub Podhalański liczył 4 członków honorowych (gen. J. Frey-Bielecki, Kazimierz Chałupnik, Leopold Kwiatkowski i Jerzy Iszkowski), 4 członków wspierających (Miejska i Powiatowa Rada Narodowa w Nowym Sączu, Państwowa Komunikacja Samochodowa w Nowym Sączu i Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Brzesku) oraz 270 członków zwyczajnych.

APh zorganizował na swym terenie 10 kół lotniczych, które zrzeszają 395 członków. Ponadto 10 kół jest w stadium organizacji.

W ubiegłym roku klub rozwinął dość szeroką akcję propagandową. W czasie lotów treningowych zrzucano z samolotu ulotki propagandowe. Z niektórych imprez należy wymienić: 1 Maja — przelot w szyku trzech samolotów z flagami i zrzucenie kwiatów na grobach zasłużonych; 22 lipca — zrzucenie wiązanek kwiatów z samolotu na groby poległych żołnierzy polskich i radzieckich; defilada trzech samolotów podczas sprowadzania prochów bohaterów spod Narwiku; zrzucenie skoczka spadochronowego z pisemnym pozdrowieniem i gratulacjami od aeroklubu z okazji 700-lecia miasta Starego Sącza; publiczny pokaz szkolenia szybowcowego; udział w święcie Lotnictwa i święcie WOP-u, rocznicy rewolucji chłopskiej w Kasince (powiat limanowski).

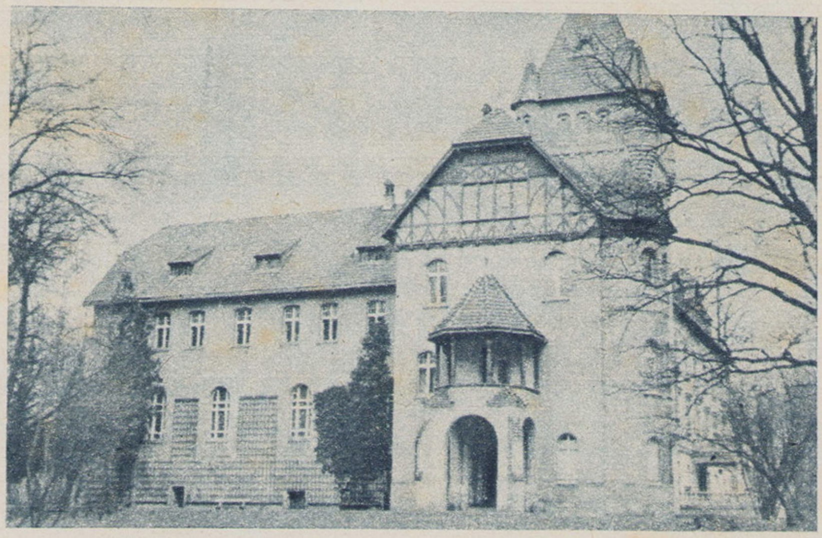
W dniach od 21 września do 6 października zorganizowano wystawę lotniczą a 29 września pokazy lotnicze z udziałem lotnictwa wojskowego, którym przyglądało się mimo niesprzyjających warunków meteo około 6 000 osób.

Roczna działalność lotnicza APh napawa optymizmem. Oprócz zarządu, wspomnianego już kierownika i całej kadry należy z uznaniem wymienić instruktora-pilota Leopolda Kwiatkowskiego, szefa wyszkolenia aeroklubu, dla którego klub, a Tęgoborze w szczególności stało się rodzinnym domem.

Najbliższe zamierzenia APh są śmiałe i realne. Lotnicy Podhala wiele oczekują od włączenia się do eksperymentu nowosądeckiego.

Na koniec jeszcze jedno: sądzę, że wydział szybowcowy Aeroklubu PRL przyśpieszy zainteresowanie szybowiskiem w Tęgoborzu, które dziwnym zbiegiem okoliczności już po raz trzeci odbudowuje się nieomal od podstaw. Zasługa to przede wszystkim upartej i zaciętej pracy górali-lotników.

(m)



Zameczek w Osiecznej położony w odległości czternastu kilometrów od lotniska w Lesznie, w którym odbędą się obrady VII Kongresu OSTIV — Międzynarodowej Organizacji Naukowo-Technicznej Szybownictwa (19—29 czerwca 1958).

VII SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA
LESZNO • 15-29 CZERWCA 1958 r.

INFORMACJE BIEŻĄCE

WAŻNE DLA TURYSTÓW ZAGRANICZNYCH

Z okazji Szybowcowych Mistrzostw Świata Leszno będzie miejscem spotkania nie tylko światowej sławy szybowników, ale także kibiców tego sportu z kraju i zagranicy.

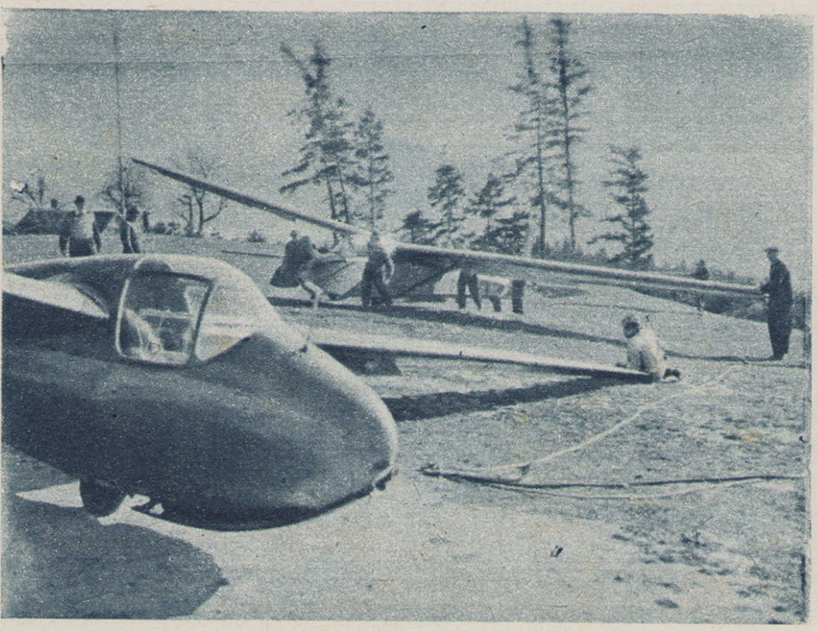
Organizacją pobytu w Lesznie, zarówno miłośników lotnictwa jak i turystów zagranicznych, zajęło się Biuro Turystyki Sportowej „Sport-Tourist". Poza mistrzostwami przewiduje ono dla turystów zagranicznych szereg atrakcyjnych imprez kulturalnych i wycieczek. Między innymi mówi się o wycieczkach: do Poznania (zwiedzenie miasta, jego zabytków oraz XXVII Międzynarodowych Targów Poznańskich); na wybrzeże Morza Bałtyckiego z ewentualnym pobytem w ośrodku sportowym w Cetniewie oraz zwiedzeniem Gdańska i Gdyni; dookoła Polski (pociągiem lub autokarem); w Tatry z ewentualnym pobytem w Zakopanem oraz zwiedzeniem dawnej stolicy Polski — Krakowa.

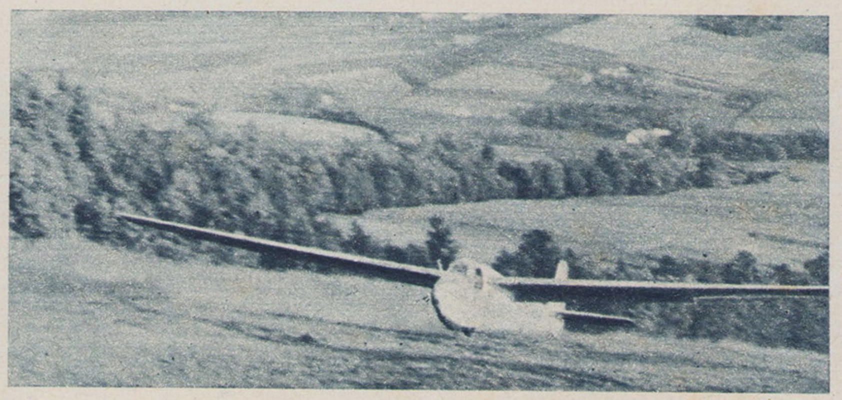
Ceny pobytu przedstawiają sę następująco: Jednoosobowy pokój w hotelu wraz z pełnym utrzymaniem (3 posiłki dziennie) — równowartość 4 dolary dziennie od osoby.

Zakwaterowanie w pokoju dwuosobowym wraz z pełnym utrzymaniem (3 posiłki dziennie) — równowartość 3,50 dolara dziennie od osoby.

We wszystkich sprawach dotyczących organizacji pobytu turystów zagranicznych na VII Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Lesznie należy zwracać się do Biura Turystyki Sportowej „Sport-Tourist" — Warszawa, ul. Frascati 4, tel. 804-98 lub 849-71.

Szybowce Aeroklubu Podkarpackiego na Jodłowcu w okresie intensywnego szkolenia latem 1957 r. (foto Jan Jędruch).



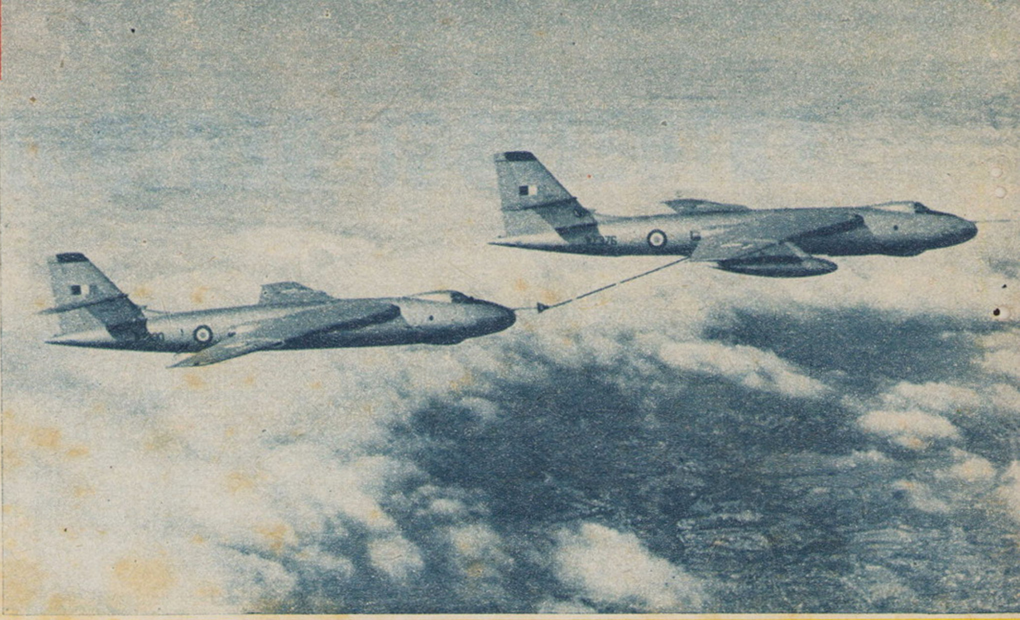


Tęgoborze. Lądowanie pod stok szybowca „Mucha".

ODRZUTOWCEM PO ŚWIECIE

TYLKO DLA TURYSTÓW

Skandynawskie linie lotnicze SAS wprowadziły od 1 kwietnia zniżkowe opłaty za przeloty przez Atlantyk. Dla umilenia wielu godzin przelotu SAS obdarowywuje pasażerów prezentem umieszczonym w kartonowym pudełku zawierającym zestaw tak zwanych napojów wyskokowych. Foto: SAS

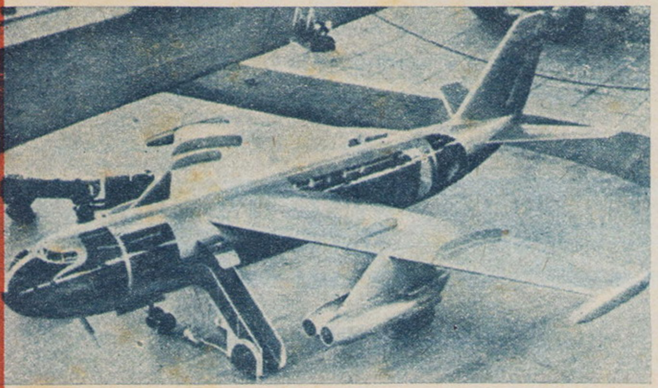


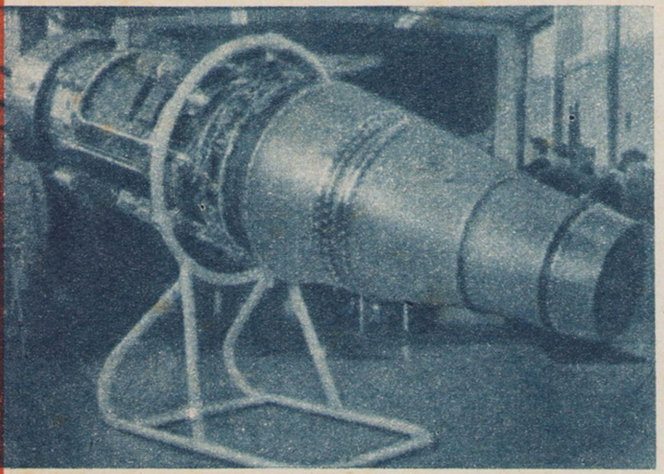
ZASILANIE W LOCIE VALIANTA

Średni samolot bombowy RAF-u Vickers „Valiant" (z lewej) podczas zasilania w czasie lotu przez „Valianta" pełniącego funkcje tankowca (z prawej). Bombowce typu „Valiant" znajdują się na uzbrojeniu brytyjskim od 1955 roku. Foto: Vickers Armstrong Ltd.

BB- 152

Jak zapowiada prasa niemiecka, pierwszy samolot komunikacyjny BB-152 konstrukcji i produkcji NRD wystartować miał do próbnego lotu w dniu 1 maja br. Na zdjęciu model tego samolotu na makiecie lotniska, a poniżej silnik 014 wystawiony na ostatnich Targach Lipskich. Foto: The Aeroplane



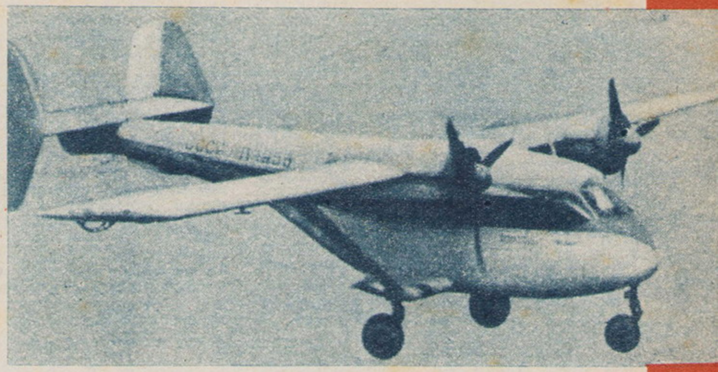


TO JEST OBCIĄŻENIE!

Te panie, które siedzą grzecznie na skrzydłach sportowego samolotu Luscombe Silvaire (USA) udowadniają wysoką wytrzymałość skrzydeł płatowca. Taka metoda badań niewątpliwie miła jest i dla 30 pań — no i chyba dla konstruktorów.

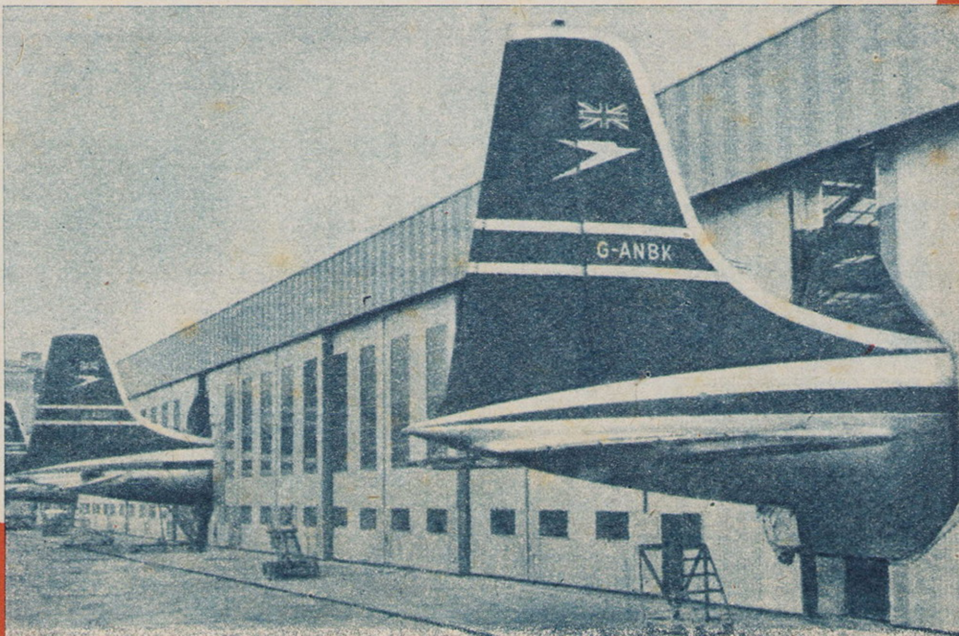
PIERWSZE LOTY SAMOLOTU AN-14

W ZSRR samolot AN-14 zwany „Pszczółką" rozpoczął serię lotów doświadczalnych. Na zdjęciu AN-14 w locie. Warto zwrócić uwagę, że ma on inny obrys usterzenia pionowego niż opisywana przez nas makieta (SP-45 z roku 1957).

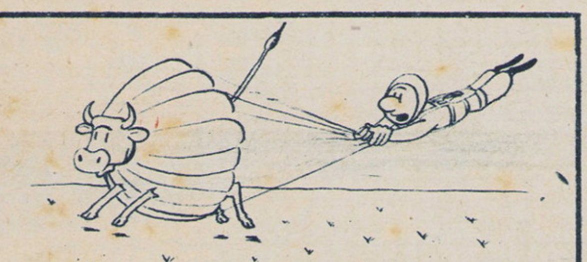


W PORCIE LOTNICZYM LONDYNU

Wielkie samoloty brytyjskie Britannia-102 nie bardzo chcą zmieścić się do hangarów. Toteż pasażerowie zatrzymujący się w Londynie mogą obserwować taki obrazek, że usterzenia Britanni wystają przez odpowiednio wycięte otwory drzwi hangarów. Foto: Ali nuove



HUMOR



Trudne lądowanie...